

DER VEREINSMEIER

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

Ausgabe 9 - Dezember 2017



www.dax-ig.de

Desmo-Monkey: Fast Freddie
Dax-Tank XL
Emotionen: Dax-Neuaufbau
Zündungen im Vergleich
Helme lackieren
40 Jahre mit der Dax
Lenkungsämpfer
Dax-Seitenkoffer
Sauerland 2017
Pitbikes
Wunschmonkey
Funk-Dax
Alpentour

**Für die Werkstatt:
Der Schraubensteckplatz**

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

Schlussredaktion:

Michael Eisenmann

Autoren dieser Ausgabe:

Günter Bayer
Bernd Döpfer
Holger Döring
Michael Eisenmann
Marius Eisenmann
Klaus Geyer
Frank Kliner
Michael Kugler
Christopher Lotzkat
Gerhard Mahr
Eric Schneider
Steffen Sicks
Thomas Stern
Fabian Stöhr
Benjamin Voss
Reinhard Weiß
Christian Wolf
Yannick Zeidler

Verlag/Produktion:

Selbstverlag
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH
71711 Murr

Liebe Leser,

"mach's besinnlich" hat mir der Tobi auf die Frage geraten, was ich denn dieses Jahr ins Vorwort schreiben soll. Angesichts des heutigen ersten Adventsontages müsste das ja eigentlich schon fast von allein klappen.

Stichwort 1. Advent: Wir sind spät dran. Ich hoffe aber, der Vereinsmeier liegt trotzdem bis Weihnachten bei Euch im Briefkasten. Es hat – kaum zu glauben – wieder Spaß gemacht, Eure Geschichten und Bilder zu einem Heft zusammenzubauen. 22.100 Wörter und knapp 260 Bilder "schafft" zwar auch eine WhatsApp-Gruppe von "Best Ager" problemlos in zwei Tagen, die Perspektive, die Berichte und Dokumentationen später gedruckt in der Hand und im Regal zu haben, sorgt aber erfreulicherweise immer wieder für eine "andere" Qualität.

Leider wird beim Betrachten der Bilder auch schmerzlich bewusst, dass wir am 10. Juli dieses Jahres unseren Freund und "Vereins-Urgestein" Oliver Lammel verloren haben, die Fotos vom Treffen in Gruibingen in diesem Heft sind nur wenige Tage vorher entstanden. Wir vermissen ihn sehr.

Vielen Dank an Eric Schneider, der danach die Aufgaben des Kassenwarts kurzfristig und bis zur diesjährigen Neuwahl des Vereinsvorstandes übernommen hat. Am 18. November wurde Christopher Lotzkat von der Mitgliederversammlung zum neuen Kassenwart gewählt, Steffen Sicks übernimmt zukünftig das Amt des Jugendwartes. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Ich bedanke mich an dieser Stelle für Euer Vertrauen und freue mich darauf, viele von Euch im kommenden Jahr wieder persönlich und "live" zu treffen. 2018 wird unser Verein tatsächlich schon 10 Jahre alt, das sollten wir mit unseren Fahrzeugen auf Treffen und Veranstaltungen feiern, nicht mit Heldentaten auf der Tastatur. Wie sagte Alf früher so schön: "Was zählt, ist auf der Straße!"

Bis dahin wünsche ich uns viel Freude in den Werkstätten, beim Putzen, Schrauben, Auf- und Umbauen unserer Fahrzeuge. Macht schöne Fotos, für den nächsten Vereinsmeier oder für den nächsten Vereinskalendar. Der eine oder andere "wünscht" sich zu Weihnachten vielleicht mal eine neue Kamera....;-)

Euch allen schöne und friedliche Festtage und einen guten Rutsch in ein gesundes und zufriedenes Jahr 2018!

Im Namen des gesamten Vorstandes

Michael Kugler

(na, Tobi, war das besinnlich genug?)

1 Vorwort

2 Inhaltsverzeichnis

3 Kolumne: 500volt

5 Emotion auf Rädern.
Komplettrestaurierung
ST50 (Teil 1)

15 Heftbeilage:
Der Schrauben-
steckplatz

16 40 Jahre mit einer Dax:
Kann denn zwanzig
vierzig sein?

19 Sauerlandtreffen 2017

24 Zum Nachbauen:
Dax-Montageständer

27 Ohne Pit Bikes geht
nichts im Fahrerlager

32 Tempus Fugit!
10 Jahre mit Dax,
Monkey und der IG....

36 Kleinkraftwerke:
Zündungen

39 Dax-Tank XL
Folge 1



Hier im Heft: Der Schraubensteckplatz für die Werkstatt

43 Bought in Japan:
amazon.co.jp

46 08165-12500
Der DAX-Seitenkoffer

49 "Fast Freddie"
Aufbau einer Monkey
"Freddie Spencer Edition"

54 Einmal in GRÜN, bitte!

58 Gut gedämpft !
Ein Lenkungsämpfer
für die A-Monkey

61 Helme lackieren?
Die Mütze fürs Leben.

66 Gorilla-Umbau an
einem Wochenende

68 Musikunterricht:
Eine Flöte für die A

70 Die funkende Dax

72 Alpentour:
Einmal anders..



Zündungen: Seite 36

Vom Verlust der Selbstverständlichkeit.

Ach, was waren das für Zeiten, als die Tankstelle an der Ecke noch keinen Ölabscheider im Boden oder Red Bull Cola im Kühlfach hatte, die massive Zapfpistole 4kg wog und die "Liter"-Anzeige sich ganz analog und langsam drehte. An der Dieselsäule war das Pflaster tiefschwarz vom Öl, es gab keine Handyverbotsaufkleber an der Säule und neben der manuell zu bedienenden Eingangstür stand eine R2-Einheit mit Finger im Ohr und Zweitaktsaft im Bauch.

Drehte man den Tank auf, konnte man das fossile Gold schwappen sehen, es riechen und gluckern hören. Die Säule brummte tiefrequent und vertrauenerweckend, - im Schauglas war ein beiges Schaufelrad - aber nicht eine Blase zu sehen. Nach dem Tanken ging der Schnorchel zurück in die Säule, - mit einem satten, metallischen "klonk"-Geräusch. Alsbald fiel ein Zettel mit dem Betrag drauf in ein kleines Fach an der Zapfsäule hinter ein verkratztes Acrylkläppchen, den ging man dann bezahlen. Würdevoll. In Bar. Und schnell. Wenn man wollte: ohne auch nur ein Wort zu sagen.

Man konnte in DeMark bezahlen, während der Zündschlüssel steckenblieb, der Fahrzeugbrief auf dem Beifahrersitz lag und man konnte danach unangeschnallt wegfahren, ohne dass ein Gurtwarner einem in die verträumte Gedankenwelt fiepte. An der Kasse in der Tanke gabs keine Paybacktime, keine MasterCard, kein TollCollect, kein TOGO-Plastik-Kaffee, keine ranzigen Bockwürste oder 10-Euro Amazongutscheine, keinen DHL-Shop. Lediglich einen gelangweilten, alten Tankwart gab es dort. Der war da hinter der Holztheke mit Kippe im Hals. Da waren wenige Sorten Fluppen im Regal: HB, Lord Extra, Ernte 23, rote Hand und 3 Sorten Zeitungen aber ALLE Sorten Ersatzglühlämpchen in allen Ausführungen und Fassungen für alle Fahrzeuge in 6V, 12V und 24V.

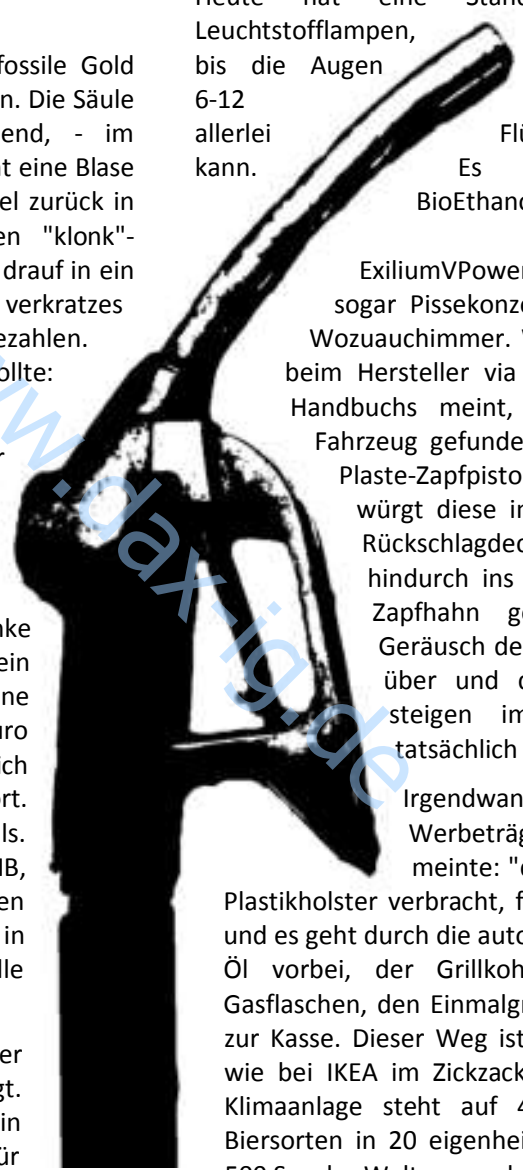
Quittungen vergilbten nicht nach 3 Minuten in der Sonne, wurden auch automatisch ausgehändigt. Im Sprit war Plumbum als Ventilsitzwellness, ein viertelliterchen Öl 15W40 gabs im Kännchen für quasi kein Geld dazu, das Scheinwerferglas konnte man mit einem knochenharten Schwämmchen von Insekten befreien und der Reifendruck kam kostenlos aus einer baumelnden, massiven Metallgondel, die sich kreischend an der gefliesten Werkstattwand aufladen ließ bis man dachte: das Ding explodiert gleich. Irgendwie eine schöne, ehrliche Institution. Alles weitgehend neppfrei und selbstverständlich:

Die kühle, feuchte Tankstellenluft am Morgen, die gelangweilt runterbaumelnden, grünlichen Borsten der Waschstrassenbürsten OHNE "TEXTIL"-Anteil, noch taunass von der Nacht, Seifenpfützen vom Vortag, nicht ganz weggetrocknet, ein leichter SUPERVERBLEITgeruch in der Nase.

Heute hat eine Standard-Tanke gleissend helle Leuchtstofflampen, die blenden auch tagsüber bis die Augen tränen. Die Säulen haben 6-12 Schläuche, aus denen so allerlei Flüssigkeit abgezapft werden kann. Es gibt gummifeindlichen BioEthanolzusatz in diversen

Konzentrationsstufen, ExiliumVPowerFuelsaveProOktaneDiesel und sogar Pissekonzentrat in blauen 5L Kanistern. Wozuauchimmer. Wenn der Kunde nach Rückruf beim Hersteller via Skyconnect und Studium des Handbuchs meint, die richtige Sorte für sein Fahrzeug gefunden zu haben, nimmt dieser die Plaste-Zapfpistole aus der Plastehalterung und würgt diese in den Tank mit 30 Kläppchen, Rückschlagdeckelchen und 3 Aktivkohlefiltern hindurch ins Kfz. Wird der Plastehebel am Zapfhahn gezogen, geht das gequälte Geräusch der Säule in ein noch gequälteres über und der Betrag und die Literzahl steigen im Display unvermittelt. Ob tatsächlich irgendwas fließt? Unbekannt.

Irgendwann ist genug getankt. Der Werbeträger für Anhängerkupplungen meinte: "die Zapfpistole" wird zurück ins Plastikholster verbracht, fällt da noch 3 mal lustlos raus und es geht durch die automatische Glastür am günstigen Öl vorbei, der Grillkohle, den Schnittblumen, den Gasflaschen, den Einmalgrills für 14 Euro, - in die Tanke zur Kasse. Dieser Weg ist mitnichten Luftlinie - es geht wie bei IKEA im Zickzack durch die bunte Kirmes. Die Klimaanlage steht auf 4 Grad Celsius, es gibt 420 Biersorten in 20 eigenheimgroßen Kühlschränken, über 500 Snacks, Weltraumnahrung, 800 Sorten Fluppen sowie alle Duftbäumchen, - von "Kirsche-Kotze" - bis "Joghurt-Bergfichte". Hinter der Kasse wohnt eine 3,5 Zentner schwere Kassiererbabsi mit 3cm langen, lila Fingernägeln, - die vollkommen unkompatibel mit dem TFT-Touchdisplay der Kasse sind. Jede Eingabe muss mindestens 5 mal mit einem tackenden "Plastik-auf-Plastik" Geräusch gemacht werden. Die Säulenummer ist längst vergessen, der Kunde sucht seine Paybackkarte, seine EC-Karte, die ADAC-Kundenkarte, bestellt noch ein fettkrümeliges Krassong,



einen Kaffee "Crema", für 5 Euro E-Plus Guthaben und bezahlt dann doch lieber bar, denn die Karte wird vom Kartenleser nicht akzeptiert. Das Wechselgeld kommt aus einem Automaten gefallen, denn die Kassenbabsi ist weder vertrauenswürdig für Geldtransaktionen, noch kann sie die Differenz von 48,20 auf den 50 Euro Schein alleine ausrechnen. Gibt man ihr 20 Cent zum 50 Euro Schein - so dass es glatt 2,-€ "in retoure" gibt... wird man ungläubig angeglotzt. "Brauchen Sie 'ne Quittung?" - leiert die Speckbabsi bräsig, kaugummifressend. "Ja." Nach fünf mal "tock tock tock tock tock" aufs Display mit den Wurstflossen kommt wirklich eine Quittung irgendwo raus. Die Ersatzteile- und Autobedarfabteilung ist überschaubar, tendiert gegen Null. Es gibt dort ein gedrehtes chinesisches Abschleppseil aus Hanfersatz, diverse Öle zum Preis von Druckertinte, Scheibenreiniger im 2Liter Gebinde für 9 Euro. Ersatzleuchtmittel: nur zwei Sorten- allerdings im Spar-Set zu 39,99 Euro mit allen Lämpchen für LADA Niva und Ford Orion Bj.97. Zwei rote, staubige Reservekanister stehen unter dem Regal rum. Wieder draussen, springt die Preisanzeige ganz ohne Tankwart auf der Leiter um 20 Cent nach unten, der Reifendruck bleibt wie er ist, denn am Luftstand stehen einige BMW mit Migrationshintergrund und nachgerüsteten Flügeltüren, den Insektenschwamm gibt es nicht mehr, - dieser würde das kratzermagnetische Makrolon der Scheinwerfer auch direkt erblinden lassen und ausserdem sind Insekten ja gottseidank inzwischen ausgestorben.

So selbstverständlich und unerhört einfach das motorisierte Leben gestern noch war - so unselbstverständlich ist es das alles heute in der modernen Zeit. Mit 18 gab es den Führerschein. Keine Diskussionen. War einfach so. Heute haben die Kiddies lieber einen Steamaccount und Facebook. Ein Auto oder Mopped wurde einfach gekauft und angemeldet. Faustregel: 50 Mark pro Monat TÜV. Anmelden: ohne Onlinetermin. Man brauchte da nur: TÜV und Brief, evtl. noch einen selbstausgefüllten ASU-Zettel. Es gab dann ein Nummernschild und man konnte durch die Gegend gurken. Den ganzen Tag. Ohne Stau. Ohne Einparkhilfe und Einparkpiepsen. Man konnte auf die Autobahn fahren. Dann kam man an. Ganz selbstverständlich. Ohne Navi. Ohne Rettungsgassen bilden zu müssen. Ohne schlechtes Gewissen sogar. Heute muss man erst ein CO2-Ausgleichszertifikat buchen, sämtliche Umweltplaketten checken, AddBlue kontrollieren und das Navigationsgerät updaten, das Telefon über Bluetooth einbuchen. Wenn man eine Reparatur hatte, begab man sich damals zu einer Werkstatt. Dann kam ein Meister raus, der hat das Problem verstanden und die Sache repariert. Das hat geklappt. Ganz selbstverständlich. Geht heute nicht mehr. Da muss man mit einer 19 jährigen Autohausbabsi im

Betriebswirtschaftslehre-Businessoutfit-Bankerstyle an der DIALOGANNAHME über Spannrollen diskutieren. Das geht aber gar nicht. Die weiß nämlich weder, was eine Spannrolle ist - noch was der Flachriemen so alles antreibt. Heutzutage gibts noch nicht mal einen Lackstift ohne Fahrzeugschein - weil eben keiner mehr Ahnung von irgendetwas hat. Scheinwerfer machen beim Anschalten erstmal eine Disko, beim Abbiegen leuchten Nebelscheinwerfer in irgendeine Richtung und inzwischen haben sogar VW-GOLFs animierte Blinker. Nicht mehr 12V/21Watt, nein - busgesteuerte, serielle Schieberegister-LED-Module mit eigener Intelligenz müssen es sein. Wäre man mit so etwas vor 25 Jahren mit der Bitte um Eintragung beim TÜV aufgetaucht, stünde das Fahrzeug jetzt noch mit zusammengebogenen Nummernschildern für immer stillgelegt im Polizeimuseum, man selbst: in Sicherungsverwahrung.

Alles nur kleine Beispiele. Aber: die Mobilität schwindet. Das Verständnis von Mobilität schwindet. Die Selbstverständlichkeit, einfach mal irgendwo hinzugurken schmilzt. Nicht nur durch politisch motiviertes Nachhaltigkeits- und Umweltgequatsche initiiert. Alleine bei Berücksichtigung der technischen Aspekte steht für mich persönlich fest: Es kann noch soviel connectdrive, Vernetzung, Cyberquark, GPS, Bluetooth, Internet, mp3 und Assist-Nepp mit Head up Display geben: Das alles kann nicht drüber hinwegtäuschen, dass private Mobilität nicht mehr lange gutgeht.

Während vor 20 Jahren sogar noch ein Kernalkoholiker mit 3 Zähnen im Gesicht völlig unbedarfte seinen gammeligen gelben Ascona 1.9 glücklich "übers Land" schaukeln konnte, geht mir persönlich der Fahrspass heute in einem Kostenmassaker, einem WUST von unnützem Zeug, unnützen Funktionen, bullshit-Features, teurem Firlefanz und Übersättigung der Technik verloren. Die ganzen Lösungen, für die es eigentlich gar keine Probleme gibt und der Hype um Fortschritt ersetzen einfach nicht das, was es inzwischen gar nicht mehr gibt. Unbeschwerter, selbstverständlicher Mobilität. Einsteigen. Aufsteigen. Losgurken. Das soll alles nicht mehr. Schade.

so. jetzt gyros. Mit dem AUTO. :)

HD@500volt.de



Als ich im Frühjahr 2017 nach annähernd 30 Jahren mein Motorrad verkauft habe war klar, dass ich mir wieder einen fahrbaren Untersatz zulegen werde. Einen Roller wollte ich auf keinen Fall, denn so etwas hat ja jeder. Es musste also etwas sein, was auch Emotionen wecken kann.

TEXT UND FOTOS:
GÜNTER BAYER "SHOVELRIDER"

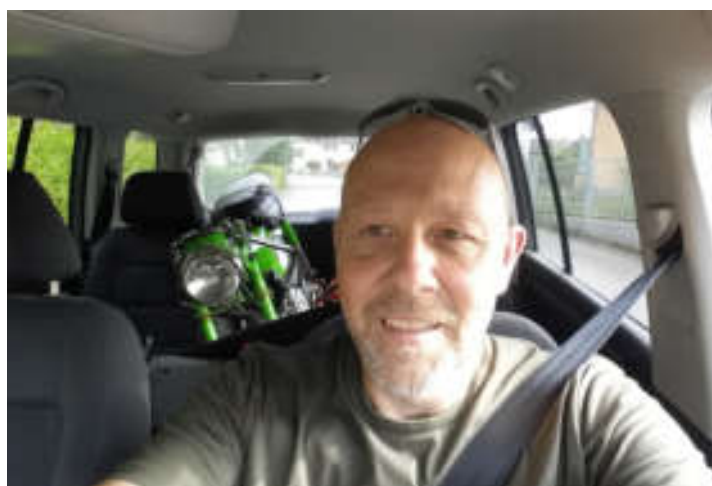
Moment mal, so etwas hatte ich doch schon einmal. Damals, zwischen meinem 16. und 18. Lebensjahr habe ich eine Dax gefahren. Es war eine rote 1976er mit 6 Volt Anlage, Seitenständer und verchromtem Auspuff. Der kleine Viertakter klang gut, lief - im Vergleich zur Alternative, dem Fahrrad - gut und ich war damit der einzige im Dorf, denn meine Freunde fuhren Kreidler, Zündapp und Hercules. Nach ein paar Wochen Entscheidungsfindung stand also fest, dass es eine Dax werden soll. Da ich diesen Sommer unbedingt fahren und mich nicht mit einem "Projekt" beschäftigen wollte, habe ich meine Fühler nach einem passenden Bike ausgestreckt. So kam es, dass ich nun seit April wieder stolzer Besitzer einer Dax bin. Es handelt sich um eine 1990er AB 23 mit 50 ccm und 12 Volt Anlage. Aufgrund der Modellreihe darf die Dax offiziell 50 km/h laufen und das tut sie zuverlässig und klaglos.

Auch wenn die AB23 keine Dax aus der Zeit meiner Jugend ist, habe ich richtig Spaß damit. Und egal wohin ich komme, es gibt immer einen der mich darauf anspricht.

So kam es auch nicht ganz aus heiterem Himmel, dass mir im Juni 2017 ganz in der Nähe eine 1978er ST50 für wirklich kleines Geld angeboten wurde.

Mit einer großen Delle im Rahmen sowie jeder Menge Rost, rissiger Sitzbank und ohne Papiere wäre das die ideale Basis für ein Projekt, mit dem ich mir die langen Winternächte um die Ohren hauen könnte. Dachte ich, und entschloss mich, den nicht fahrbereiten Haufen Elend zu kaufen und mich der Aufgabe zu stellen. Ich bin zwar Verwaltungsmensch und habe keinen Handwerksberuf erlernt, aber ich weiß, dass ich keine zwei linken Hände habe und auch nicht davor zurückschrecke, wenn es mal fettig und ölig ist und ich davon dreckige Pfoten und schwarze Ränder unter den Fingernägeln bekomme.

Die Entscheidung war getroffen und ich holte die Dax ab. Unsere erste gemeinsame Ausfahrt mussten wir allerdings im Auto absolvieren.



Erst als ich das Bike zuhause genauer unter die Lupe nehmen konnte, wurde mir das ganze Ausmaß der mir bevorstehenden Arbeiten und die Tragweite meiner Entscheidung bewusst. Zu den bereits genannten Mängeln gesellten sich noch viele weitere und es stellte sich zudem heraus, dass einer der Vorbesitzer offensichtlich mal Bodenkontakt mit der Dax hatte. Daher rührte nämlich auch die Delle im Rahmen. Die to-do Liste wurde also immer länger.

Aber wer A sagt muss auch B sagen. So habe ich Anfang Juli 2017 mit der Restauration meiner 1978er ST 50 G begonnen und darüber möchte ich in diesem Bericht erzählen.

In den Wiederaufbau der ST 50 G Dax stecke ich viel Herzblut, denn ich habe mir vorgenommen diese so authentisch wie es nur geht aus ihrem bisherigen komatösen Dasein auferstehen zu lassen. Kompromisse gehe ich nur dabei ein wo es Sinn macht, es keine originalen Teile mehr gibt oder es aus optischen Gründen einfach sein muss.

Eines meiner größten Probleme hat sich glücklicherweise gleich zu Beginn des Wiederaufbaus gelöst. Ich konnte aus eBay Kleinanzeigen einen kompletten Lacksatz bestehend aus Rahmen, Gabeloberteil, Schwinge, Lampenkopf, Kettenschutz den beiden Abdeckhülsen für die hinteren Stoßdämpfer sowie den dazugehörigen originalen Papieren für einen wirklich fairen Preis ergattern.

Das war echt der Hauptgewinn, denn die Teile waren perfekt lackiert und ich habe dadurch immens viel Zeit gewonnen, da der Rahmen nicht ausgerichtet und lackiert werden musste und ich mit der Dax auch nicht beim TÜV vorfahren musste um dort eine Abnahme gem. § 21 der StVZO zur Erlangung der Betriebserlaubnis durchzuführen. Die Farbe, es ist candy gold custom, war zwar nie auf einem Daxrahmen ab Werk lackiert und anfangs auch nicht von mir favorisiert aber zwischenzeitlich finde ich sie nur noch gut. Und sie passt total zum Zeitgeist und Geschmack der 70er Jahre.

Das Moped habe ich komplett bis auf die letzte Schraube auseinander genommen und sämtliche Teile von vorne bis hinten entrostet, poliert und Verschleißteile erneut. Bei der Erneuerung der Verschleißteile habe ich Peter Lerch kennengelernt und er einen neuen Kunden gewonnen. Dass es mit einer Bestellung nicht getan war wurde mir schnell klar, denn der Teufel steckt ja bekanntlich im Detail und wenn man sich als Rookie an so ein Projekt heranwagt, ist das wie mit der Schachtel Pralinen aus Forrest Gump. Man weiß halt nie was man bekommt.



Dass ich jede freie Minute genutzt und mich meinem Vorhaben mit voller Hingabe gewidmet habe hat bei meiner Frau und dem Rest der Familie nicht nur einmal für Kopfschütteln gesorgt.

Ich hatte mein Ziel definiert aber noch keinen ausgereiften Plan wie ich es erreichen konnte. Also habe ich einfach angefangen und zuerst die Felgen, Radnaben, Schutzbleche und Seitendeckel zum Lackierer gebracht. Mangels eigenen technischen Verständnisses wurde der Motor in der Zwischenzeit von Tobias, unserem *Pizzavernichta*, inspiziert und auf Vordermann gebracht.

So bekam das Triebwerk neben einer 12 Volt Zündung einen hydraulischen Kettenspanner für die Steuerkette spendiert. Außerdem wurde ein Abdeckblech auf das Nockenwellenrad montiert, das die Verteilung des Öles speziell im Zylinderkopf verbessert und maßgeblich dazu beiträgt, Abnutzungen der Nockenwelle sowie der Gleitlager im Zylinderkopf zu reduzieren. Ebenso wich die originale Kupplung einer verstärkten aus dem Hause Kitaco.



Das Herz der Dax war also schon mal gemacht und musste nur wieder zum Schlagen gebracht werden. Der Defibrillator in Form eines brandneuen Kickers lag dafür schon bereit. Der Vergaser wurde von mir in seine Einzelteile zerlegt und im Ultraschallbad gereinigt. Nachdem ich ihm neue Dichtungen und ein neues Benzinsieb spendiert hatte war der Keihin fit für die nächsten 40 Jahre.

Da der Gemischaufbereitungstempel jetzt wieder in alter Pracht erstrahlte wurde mir langsam bewusst, dass auch die vielen anderen Teile der Dax über die Jahre ihren Glanz verloren hatten. So kam was kommen musste und es war nur logisch und letztlich auch konsequent, dass auch die Aluteile aufgefrischt werden sollten. Zuerst habe ich mich mit dem Nockendeckel beschäftigt und diesen mit meiner Fein Multimaster mit Filzpolierpad und Belgom Aluminium Politur bearbeitet.

Meine ursprüngliche Angst, dass ich zu hemdsärmelig und mit zu grobem Werkzeug arbeite, wich bald der Erkenntnis, dass diese Kombination aus Werkzeug und Politur genau richtig gewählt war und sich damit selbst kleinere Kratzer herauspolieren ließen.

Die verwitterte, gerissene und abgenutzte Klarlackschicht war innerhalb von 15 Minuten entfernt und der Deckel glänzte wie neu. Auf die gleiche Weise habe ich mir dann nach und nach beide Bremsankerplatten, den Zündungsdeckel und die Gabelbrücke vorgenommen. Für die Nacharbeiten an den unzugänglichen Stellen verwendete ich den Dremel mit verschiedenen Filzpolierscheiben. Ich habe festgestellt, dass es ausreicht, die Aluminium Politur zu verwenden. Eine spezielle Polierpaste war gar nicht erforderlich.





Nachdem die Aluteile poliert und völlig bling bling waren, wagte ich mich an die nächste Challenge heran: Die Sitzbank.

Sie war eines meiner größten Sorgenkinder. Denn das Blech war schon von außen erkennbar nicht mehr das Beste und was mich beim Schaumstoffkern erwartete, stand in den Sternen. So habe ich mich ans Werk gemacht und zuerst die Nieten entfernt, die Spitzen an denen der Bezug eingehakt ist umgebogen, den alten Bezug entfernt und den Schaumstoffkern freigelegt.

Wie vermutet war das Sitzbankblech der Teil der Sitzbank, dem ich die größte Aufmerksamkeit widmen musste. Das Blech war auf der linken Seite gebrochen und die Schweißpunkte an den gepunkteten Verstärkungsblechen waren teilweise lose.

Das härteste Stück Arbeit aber stand mir bei der Rettung des total angerosteten Blechs bevor. Denn hier hatte sich der Rost schon tief ins Material gefressen. Lange habe ich überlegt, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen und das Blech zu retten ist. Den entscheidenden Hinweis habe ich dann von Peter Lerch, der mir im Übrigen sehr viele gute und brauchbare Tipps gegeben hat, bekommen.

Peter empfahl mir den Rost mit Evapo-Rust zu Leibe zu rücken. Ich habe mir also 2 Liter dieser mir bis dahin unbekanntem Flüssigkeit bestellt und mich ans Werk gemacht. Für das Sitzbankblech benötigte ich nur einen Liter des Rostlöser. Ich behandelte das Blech insgesamt über eine Woche mit der Flüssigkeit. Dazu legte ich das Blech in eine flache Kunststoffwanne und bepinselte es immer und immer wieder und von allen Seiten mit dem Rostlöser. Zwischendurch bin ich auch noch zusätzlich mit der Drahtbürste und in der Bohrmaschine eingespannter Topfdrähtbürste drüber, um das Sitzbankblech von den lockeren Rostschichten zu befreien.

Das Ergebnis der Rostbehandlung hat alle meine Erwartungen übertroffen. Der Rostlöser ist echt der Hammer und kann von mir uneingeschränkt empfohlen werden. Nachdem auch die Risse und losen Verbindungen geschweißt waren, konnte sich das wirklich exzellente Ergebnis sehen lassen. Das Blech wurde danach noch grundiert und lackiert.







Oben und unten: Auch das Scharnier und die Platte wurden komplett entrostet und bekamen ein neues Finish



Der Zusammenbau der Sitzbank war unspektakulär. Für die Endmontage meines künftigen Logenplatzes habe ich den Bezug auf den Gartentisch, der in der prallen Sonne stand, gelegt. Die dunkle Tischplatte war gut warm und der Bezug wurde unter diesen Bedingungen total elastisch und passte sich perfekt der Kontur des Schaumstoffkerns an. Die Sitzbank habe ich mit dem auf den Schaumstoffkern aufgelegten Bezug umgedreht und mit meinem Ellenbogen etwas komprimiert. Anschließend habe ich dann den Bezug straff über den leicht zusammengedrückten Schaumstoffkern gezogen und über Kreuz in die wieder aufgebogenen Blechdreiecke gedrückt und so fixiert. Zum Schluss wurde noch die Halteschlaufe und die zwischenzeitlich ebenfalls wieder aufpolierten Niete montiert und zwischen dem überstehenden Rest des Bezuges und dem Blech Silikon gespritzt und angedrückt.

Da mir die bis dahin durchgeführten Arbeiten sehr leicht von der Hand gingen und zudem alles problemlos verlief, habe ich mich der nächsten Aufgabe gestellt.

Die Klappergabel hatte enorm viel Spiel in alle Richtungen und machte ihrem Namen somit alle Ehre. Nach anfänglichen Überlegungen, mir Dämpfereinsätze von Daytona zuzulegen, habe ich mich aus monetären Gründen entschlossen, die alten Dämpfereinsätze aufzuarbeiten und die Gabel instand zu setzen. Leider ließ sich nur der rechte Dämpfereinsatz problemlos ausbauen. Die Überwurfkappe des linken Einsatzes rührte sich nicht einen Millimeter. Ich konnte sie letztlich nur durch den beherzten Einsatz des Dremels mit aufmontierter Trennscheibe lockern. Dazu schnitt ich die Überwurfkappe der Länge nach auf. Der Schnitt wurde dabei aber gerade nur so tief geführt, dass das Feingewinde der Gabel nicht berührt wurde. Da durch diese Aktion die Spannung vom Gewinde genommen wurde, konnte ich mit Schraubenzieher und Hammer die Überwurfkappe Stück für Stück aufklopfen.

Als das Innenleben der Gabel vor mir auf dem Tisch lag war klar, dass die alte geschlitzte Führung und die Simmeringe die besten Zeiten hinter sich hatten.

Für die Instandsetzung kaufte ich mir neue geschlossene Führungsbuchsen sowie die Überwurfkappen samt Simmeringen und Gummimanschetten. *(Bild links)*



Leider stellte sich dann später beim Einbau der Dämpfereinsätze in das Gabeloberteil heraus, dass nur der rechte Dämpfereinsatz federte. Der linke war fest und rührte sich kein bisschen. Im ausgebauten Zustand ließ sich die Führung noch problemlos über das Standrohr schieben, eingebaut klemmte es. Wie konnte das sein? Ich baute den Einsatz also wieder aus und prüfte das Standrohr. Mein Verdacht bestätigte sich: Das Standrohr war verbogen. Zwar nur so leicht, dass es nicht offensichtlich war, aber immerhin so viel, dass es im eingebauten Zustand in der Führung klemmte. Da die Stauchung des Standrohrs offenbar nicht so gewaltig war, entschloss ich mich, die Kunststoffführung innen aufzureiben. Hierzu verwendete ich einen Holzstab um den ich Schmirgelpapier mit 180er Körnung wickelte. Damit habe ich die Führung so lange ausgeschliffen, bis diese einen 2/10 mm größeren Innendurchmesser als vorher hatte. Den letzten Schliff führte ich mit 240er Schmirgelpapier durch.

Im Rahmen dieser Rettungsaktion musste ich auch das Standrohr bearbeiten, da es genau in dem Bereich, in dem es klemmte, Macken hatte. Diese habe ich rauspoliert und konnte somit dem linken Dämpfereinsatz die erforderliche Bewegungsfähigkeit zurückgeben.

Dafür, dass ich keinen Masterplan hatte, war die zeitliche Abfolge der von mir durchgeführten Arbeiten, wenn auch unbewusst aber dennoch perfekt aufeinander abgestimmt. Das stellte sich heraus, als die vor Wochen zum Lackierer gegebenen Teile just zu der Zeit fertig waren als ich meine Arbeiten erledigt hatte. Die von mir gewählte Farbe cloud silver metallic (Code NH35M) wurde vom Lackierer professionell und perfekt auf die übrigen Lackteile aufgetragen.



So konnte ich direkt loslegen und schon nach 6 Wochen wieder mit dem Zusammenbau der Dax beginnen. Es war nun Mitte August und dafür, dass ich mir eigentlich eine Winterbeschäftigung gekauft hatte, war ich wirklich schon recht weit damit fortgeschritten.

Die Räder wurden zusammgebaut und die Schläuche und Reifen montiert. Bei der Bereifung habe ich mich aber am meisten mit der Frage beschäftigt, welchen Schlauch ich einbauen soll. Gerades Ventil, 90° abgewinkeltes Ventil...???



Sicherlich hat sich der eine oder andere auch schon seinen Kopf darüber zerbrochen. Meine Wahl fiel letztendlich auf einen Schlauch, der ein 70° abgewinkeltes Ventil hat.

Eine gute Wahl, denn mit diesem Setup komme ich nun an jeder Tankstelle mit dem Befüller an das Ventil heran und es steht auch nicht über den Felgenreand hinaus. Die Reifen habe ich innen mit Penaten Babypuder eingepudert. Dieser Puder ist auf rein mineralischer Talkumbasis hergestellt und verhindert im Fall der Fälle, dass der Schlauch am Reifen anklebt und sich evtl. auf der Felge dreht.



Alle vorbereitenden Arbeiten waren nun erledigt und ich konnte mich zum ersten Mal seit Beginn des Wiederaufbauprojekts mit dem Rahmen beschäftigen, denn in diesen musste das Gabeloberteil eingebaut werden.

Hierfür habe ich zuerst einmal den Lagersitz des unteren Lagers ganz vorsichtig mit einem Cuttermesser von Lackresten befreit. Danach noch kurz mit dem Schmirgelpapier die letzten Reste der Farbe vom Lagersitz entfernt und anschließend zuerst die Dichtungsscheibe des Lenkkopflagers eingebaut (gummierte Seite nach oben zeigend) und im weiteren Verlauf das untere Lager vorsichtig Stück für Stück und rundum mit einem Stück Hartholz und einem alten Axtstiel als Hammerersatz am Gabelschaft entlang auf den Lagersitz geklopft.

Um die Lagerschale komplett auf den Anschlag des Lagersitzes zu treiben, verwendete ich zuerst eine 32er Nuss und dann einen Aluring mit 40 mm Außendurchmesser, bei dem es sich eigentlich um die Hülse zur Befestigung des Auspuffs handelt.

Die Lagerschale des oberen Lenkkopflagers habe ich genauso wie die untere eingebaut. Bei diesen Arbeitsschritten ließ ich äußerste Sorgfalt walten und ich habe mir damit sehr viel Zeit gelassen, um die Lagerschalen nicht zu beschädigen. Im Anschluss habe ich die Kegelrollenlager satt und unter Zuhilfenahme meiner genialen Fettpresse, die ich noch aus meinen Zeiten als Fahrradschrauber habe, rundherum und vor allen Dingen zwischen den Kegelrollen eingefettet und in den Rahmen eingebaut.

Das Glück war beim Einbau des Gabeloberteils in den Rahmen wieder auf meiner Seite, denn es passte wirklich alles perfekt zusammen.

Nachdem die bereits instandgesetzten Dämpfereinsätze in das Gabeloberteil eingepasst und ich mich von der korrekten Funktionsweise überzeugt hatte, konnte ich die Gabelbrücke festschrauben. Das Frontend war damit schon mal fertig und ich konnte mich um das Heck kümmern.



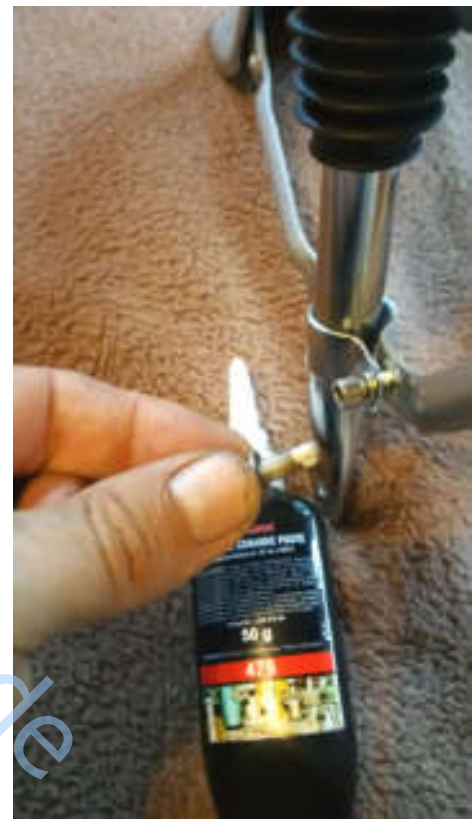


Der Lackierer, der im Übrigen eine (fast) perfekte Arbeit abgeliefert hat, hatte offenbar keinen Bock aufs Grobe. Denn er hatte die Gewinde weder an den unteren noch an den oberen Stoßdämpferaufnahmen abgeklebt und ich hatte deshalb das Problem, dass die Muttern nicht aufzuschrauben waren. Mit dem passenden Schneideisen (M10 x 1,25) konnte ich zwar vorsichtig bei drei der vier Aufnahmen die Gewinde nachschneiden, aber bei der vierten Aufnahme war so viel Farbe und Lack auf den Gewindegängen und das Gewinde zudem so angeschlagen, dass sich das Schneideisen nicht einmal ansetzen ließ. So habe ich das Gewinde vorsichtig mit der Gewindefeile vom Lack befreit. Im Anschluss konnte ich auch dieses Gewinde mit dem Schneideisen nachschneiden. Der Einbau der Schwinge war problemlos. Die hierfür verwendete Schwingenachse habe ich neu gekauft und vor dem Einbau gefettet. Da ich keine passende selbstsichernde Edelstahlmutter hatte, verwendete ich zur Befestigung eine normale Edelstahlmutter mit Feingewinde (M10 x 1,25) und sicherte diese mit Loctite 243. Die Stoßdämpfer, auf die ein paar Tage vorher dank des genialen Werkzeugs von Gerhard alias athener die lackierten Hülsen aufmontiert wurden, passten perfekt. Ich gebe zu, dass ich in diesem Detail vom Original abweiche, aber die unten offenen Stoßdämpfer mit den sichtbaren verchromten Federn sehen einfach nur schön aus und stehen meiner Ansicht nach nicht im Widerspruch zu meinem Maßstab bzw. dem mir selbst gesteckten Ziel.



Da ich möglichst viele Teile aus dem Bike wieder verwenden wollte, habe ich die Kettenspanner, Achsen und Distanzbuchsen sowie den Befestigungsbolzen mit Drahtbürste und Stahlwolle Körnung 0000 entrostet und aufgefrischt. Mit Stahlwolle in dieser Körnung kann sogar Chrom poliert werden, denn es hinterlässt absolut keine Schleifspuren.

Auch für den Einbau der Schutzbleche habe ich sämtliche Gewinde im Rahmen nachgeschnitten. Da hierfür Edelstahlschrauben zum Einsatz kamen habe ich diese mit Anti Seize Montagepaste eingebaut. Die Anti Seize Paste verhindert, dass sich die Edelstahlschrauben im normalen Stahl des Rahmens "fressen".



Die Bleche waren montiert und damit war endlich die Zeit gekommen, meine Dax auf eigene Beine oder besser auf die Räder zu stellen. Diese waren ja bereits montiert und lagen auch schon für den Einbau bereit.

Leider schaffte ich es nicht, mein Goldstück bis zum Abgabeschluss für diesen Vereinsmeier komplett zusammenzubauen. Ich werde deshalb die Geschichte im nächsten Vereinsmeier fortsetzen. Wer nicht so lange warten möchte, sollte öfter mal ins Forum schauen. Denn da werde ich auf jeden Fall berichten, wie es weitergeht.

Rückblickend stelle ich fest, dass die Restauration bzw. der Wiederaufbau der Dax gar nicht so schwierig war wie ich mir das anfangs gedacht bzw. vorgestellt hatte.

Mein Tipp an alle, die sich mit dem Gedanken tragen, auch einmal ein Bike von Grund auf aufzubauen, lautet: Traut euch und macht es.

Viele meiner Bekannten und Freunde fragen mich, ob ich das Ganze noch einmal machen würde. Was für eine Frage. Natürlich, denn es lohnt sich in jeglicher Hinsicht. Der Wiederaufbau hat mir total viel Spaß gemacht und ich habe in der kurzen Zeit sehr viel über unsere kleinen Bikes gelernt. Außerdem konnte ich abseits von Beruf und sonstigen Hobbies Erfahrungen sammeln, an die ich nicht mal ansatzweise gedacht hatte. Ein erfreulicher Nebeneffekt war, dass ich, obwohl ich werkzeuqmäßig bisher schon recht gut ausgestattet war, meinen Werkzeugbestand durch einige sinnvolle Anschaffungen erweitern konnte. Das Beste aber ist, dass ich durch bzw. aufgrund des von mir begonnenen Projekts viele tolle Menschen kennenlernen durfte und meinem Leben dadurch einen positiven Kick geben konnte. Ich bin froh, dass ich nun einen fahrbaren Untersatz habe der Emotionen weckt.

Honda Dax - Emotion auf Rädern.

HIER IM HEFT

Michael Eisenmann "Hondux"

**Wohin mit den ganzen unterschiedlichen M6-Schrauben beim Motorzerlegen?
Na, auf den Dax und Monkey....**

Schraubensteckplatz

Einfach beim Holzhändler oder im Baumarkt Eures Vertrauens ein passendes Reststück z.B. Tischler- oder OSB-Platte ca. 20-30mm stark besorgen und dieses Blatt mit Doppelklebeband, Pattex oder Sprühkleber aufkleben. Danach mittels eines Holzbohrers 6mm und Tiefenanschlag die

"Schraubenlöcher" ausreichend tief aus-, nicht durchbohren! Fertig. Die Zahlen in roter Schrift geben die maximale Länge der Schrauben für einen HONDA Dax, SS50 oder Monkey-Motor an. Abweichungen sind daher möglich. Viel Spaß beim Basteln...





Kann denn **ZWANZIG vierzig** sein ?

TEXT UND FOTOS:

MARIUS EISENMANN "MIENSALA" / MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

20 Jahre jung werde ich dieses Jahr und mein Vater hat sein 40jähriges Dax-Jubiläum. Meine dritte Monkey Saison mit zahlreichen Kilometern nähert sich leider dem Ende und gedanklich lasse ich all die schönen Erlebnisse vor meinem geistigen Auge vorbeiziehen. Mein erster Helm, die ersten Dax Fahrten mit meinem Vater, die Treffen in Neuss, Führerschein machen, erste Runde mit der Monkey als Mokick, als Höllenmaschine Mittelpunkt in der Schule, der anschließende Monkey Umbau zum Leichtkraftrad, Euregio Ausfahrten, und und und...

Ein Ausflug zum Formel 1 Grand Prix nach Spa-Francorchamps mit meinem Vater wurde dann von mir genutzt, um ihm während der Fahrt ein paar Fragen zu stellen, nach dem Motto: "Was ich schon immer über Dax und Monkey wissen wollte."

Frage (Marius): Wann fing das eigentlich bei dir so an mit der Dax?

Antwort (Michael): Also, mit 15 habe ich mangels ausreichendem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel von meinen Eltern ein Mofa, eine quietschgrüne Kreidler Flory bekommen. Drei-Gang-Handschtaltung mit 25km/h Höchstgeschwindigkeit, aber nur ein Einsitzer. Dann eines Tages bog Wolle D. mit einer nagelneuen Honda Dax ST50G um die Ecke – was für ein goiler Sound gegenüber dem Rängtängtäng der Flory als stinkender Zweitakter. Knapp doppelt so fix und mehr oder weniger Platz für eine(-n) Mitfahrer(-in). Also erneut die Erziehungsberechtigten genervt, die Flory für 500,- DM verhökert und eine gebrauchte, blaue Dax ST50E vom Erstbesitzer, also ein Kleinkraftrad gekauft. Damals kosteten diese zwischen 600,- und 800,- DM Versicherung pro Jahr, was für mich natürlich deutlich zu viel war. So ließ ich die Dax vom örtlichen Honda Händler offiziell zum

Mokick umbauen. Kaum geschehen und versichert, natürlich wieder umgehend entdrosselt und jede Menge Spaß gehabt.

F: Aha. Und wann war das?

A: 1977, da hatte ich genau am Aschermittwoch meinen Führerschein Klasse 4 gemacht.

F: Also vor genau vierzig Jahren?

A: Ja, du hast recht. Wie die Zeit vergeht. Eine seltsame und doch gleichzeitig schöne Vorstellung in unserer Zeit der Wegwerfgesellschaft, seit diesem Jahr besitze ich meine Dax nun doch schon vier Jahrzehnte oder locker mehr als 480 Monate...

F: Wie alt war denn die Dax, als du sie gekauft hast?

A: Erstzulassung war Okt. 1971, also sechs Jahre alt. Einen TÜV-Bericht von 1973 für damals unglaubliche 9,10 DM Untersuchungsgebühren sowie den handgeschriebenen Kaufvertrag dazu habe ich heute noch. Genauso wie die Garantiekarte von HONDA vom Kaufhof Köln als Verkäufer unterschrieben. Neupreis damals 998,- DM. Vor meinem geistigen Auge sehe ich mich immer noch als langhaarigen, dünnen Teen mit Schlaghosenjeans und den seinerzeit schwer angesagten "University of Florida" o. ä. Sweatshirts auf der Dax sitzen.

F: Kaufhof Köln, hä? Und was? Du mit langen Haaren und dürr?

A: Ja, ich war seinerzeit genauso schmal wie du jetzt, aber längere Haare. Zu der damaligen Zeit verkauften große Kaufhäuser wie der Kaufhof oder Hertie in deren Sportabteilung neben Bällen, Tennis, Sportklamotten und Fahrrädern auch kleine Motorräder – heute in Zeiten von Internet unvorstellbar.

F: Und in einer großen Plastiktüte (lach) nach Hause geschleppt?



A: Keine Ahnung. Da war ich ungefähr 10 Jahre alt und hatte nur meine Carrera Bahn im Kopf. Mir gefielen die lüthen Mopeds damals aber schon sehr. Soweit mir bekannt ist, gab es in Köln bereits zu dieser Zeit einen Honda Vertragshändler. Da Honda ja noch nicht so bekannt war, könnte ich mir gut eine Kooperation vorstellen, dass der Kaufhof mit ihm zusammen gearbeitet hat. Zumal die Möffs ja auch irgendwo gewartet werden mussten. Die Zeitschrift BRAVO hat zu dieser Zeit mal einige Honda Monkeys verlost, die heute als "Pfiffikus" sehr gesuchte Objekte sind.

F: *Und damit bist du dann auch zur Schule gefahren?*

A: Ja genau, Schule, Fußball, Kino, Kirmes oder Dorfdisko – endlich unabhängig und ich konnte noch jemanden mitnehmen. Nach dem Ende der Schulzeit wurde die freie Zeit bis zur Ausbildung genutzt, eine 14-tägige Dax-Ausfahrt mit einem guten Freund und dessen Dax nach Norddeutschland zu machen. Übernachtet wurde in Jugendherbergen mit teilweise schnarchenden Bettnachbarn und die Etappenziele waren Datteln, Coesfeld, Haselünne, Delmenhorst, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg, Lübeck und Kiel, wo wir einen Bekannten besucht haben, der dort bei der Marine stationiert war und nicht schlecht gestaunt hat. Auf dem Rückweg wurde die Dax meines Freundes durch einen nicht erklärbaren Leistungsverlust merklich langsamer. So musste ich ihn, bzw. seine Dax etwa ab Höhe Iserlohn bei Steigungen, die im bevorstehenden Bergischen Land nun häufiger anstanden, anschieben. Endlich erreichten wir mehr schlecht als recht wieder den Ausgangspunkt.

F: *War der Luftfilter etwa verdreht, so wie damals bei meiner Monkey?*

A: Nein, leider nicht so einfach. Als Ursache hat sich kurze Zeit später ein undichtes Auslassventil herausgestellt, welches schnell von ihm repariert worden ist.

F: *Aha, also auch so ein Schrauber?*

A: Ja, ging nicht anders, eine Zweiradwerkstatt konnten und wollten wir uns nicht leisten. Leider gab es damals noch keine Tutorials oder ein Forum im Internet, das hätte uns jede Menge Lehrgeld erspart.

F: *Ging denn viel kaputt?*

A: Eigentlich nicht. Mal eine Zündkerze, Kette/Ritzel, einige Birnchen oder ein Plattfuß. Hielt sich aber in Grenzen. Die Zeit bis zum ersten Auto verging dann doch recht flott – nur die Winter waren damals gefühlt wegen häufig durchgefrorener Finger deutlich härter als heute. Dennoch kam der Spaß nicht zu kurz: mit festen 100mm O-Ringen aus dem Sanitärbedarf und Kettenstücken aus dem Baumarkt wurden meiner Dax "Schneeketten" verpasst. Auf den damals noch nicht penibel geräumten und gestreuten, schneebedeckten Nebenstraßen habe ich so ausgerüstet an einem Seil bis zu sechs Schlitten nebst Passagieren laut johlend hinter mir hergezogen. Niemand im Dorf hat sich darüber aufgeregt und zum Glück ist keinem Mitstreiter etwas passiert – puh!

F: *Stell ich mir lustig vor. Können wir im Winter ja auch mal machen. Und dann?*

A: Mit 18 wurde dann schnell der Lappen Klasse 1 für Motorrad und 3 für PKW/LKW bis 7,5t gemacht. Als erstes Auto konnte ich den ca. 10 Jahre alten Ascona A Voyage – also ein Kombi mit 68PS – meiner Mutter übernehmen. Hier als erstes die 165er Schmalbereifung gegen "dicke" 185/70 13 Pellen getauscht und einen fetten Frontspoiler von Kamei sowie einen Abarth Sportauspuff und gelbe Bilstein-Dämpfer montiert. Ein Gelhard-Autoradio mit automatischem Kassettenwechsellaufwerk wurde besorgt. Das war schon revolutionär, man brauchte die Kassette am Ende nicht herausholen und gedreht wieder eindrücken, sondern nur einen Knopf drücken und schon spielte die andere Seite. Du weißt doch noch, was Kassetten sind?

F: *Klar, hatte ich als Kind doch auch noch. Und mein Auto hat standardmäßig schon 195er Reifen – grins. Wie geht's weiter?*

A: Fetter Sound war auch schon seinerzeit ein "must-have". Ein Equalizer mit 4x20W und passenden Lautsprechern hat das schwächliche Originalradio mit quäkendem Monolautsprecher(!) ersetzt.

F: *Und die Dax?*

A: Die Dax wurde dann dank einer vorhandenen Unbedenklichkeitsbescheinigung von Honda Deutschland auf die ST70 Motorradversion umgebaut, für die damals noch der große Motorradführerschein Klasse 1 benötigt wurde. Die 125ccm Leichtkrafträder waren noch ferne Zukunft. Der Umbau ging diesmal in Eigenregie und die benötigten Teile wie Kurbelwelle, etc. hatte ich ja noch. Lediglich der 70er Zylinder, der

passende Kolben mit Dach für den 50er Kopf und eine komplette Blinker Anlage wurde neu geordert. Somit hatte ich eine preiswerte Möglichkeit, meine Prozente bei der Versicherung herunter zu fahren. Leider kommt man blöderweise in diesem Alter auch auf die absurdesten Ideen und so wurde die Dax 1980 in Eigenregie in Perlmuttweiß-Metallic mit rotem Playboy-Häschen sowie BMW-Metallic-Roten Sternen lackiert. Schöne Chromfelgen, die damals noch ein örtlicher Galvaniseur ohne große Umweltauflagen für einen schmalen Taler glänzend beschichten konnte, wurden mit neuen Conti Reifen bestückt montiert. Der Gedanke, dass es den Erstlack ja nur einmal gibt, kam mir damals leider, leider nicht in den Sinn und mich hatte auch keiner gebremst. Heute denke ich anders darüber, aber wer ahnt denn schon sowas...

F: *Echt jetzt? Playboy-Häschen? Bei meiner Monkey ist zum Glück alles noch Original – bin ich froh.*

A: Ja, bis auf die nachlackierte Gabel. Aber alles andere ist jederzeit zurückrüstbar. Deswegen habe ich ja auch einen Replika Sitz zu einer gefederten Version umgebaut und nicht den Originalen unwiederbringlich zerstört.

F: *Eine weiße Dax habe ich übrigens letzts mal im Web gesehen. Bis auf die Sitzbank würde mir so eine übrigens auch sehr gut gefallen, passend zu meinem Auto. Wie lange bist du die Dax dann noch gefahren?*

A: Einige Jahre habe ich die Dax noch als richtiges Motorrad mit großem Kennzeichen bewegt. Kleinkrafträder hatten immer noch die Beschränkung auf 50ccm und waren nach wie vor sehr teuer im Unterhalt. Leichtkrafträder bis 80ccm gab's zwar seinerzeit schon, aber die Dax drehte mehr als die seinerzeit noch zulässigen 6000 U/min. So blieb es zum Glück bei der günstigen Zulassung als "Kraftrad bis 10 PS". Schön waren immer die Gesichter der Polizisten, die bei Kontrollen auf Grund der Größe der flotten, kleinen Dax erst im Nachhinein die Legalität festgestellt haben.

F: *Haha, kann ich mir gut vorstellen. Aber jetzt hat die Dax doch noch mehr ccm, oder?*

A: Stimmt, aber schon damals hatte ich es auch mal gewagt, beim örtlichen TÜV vorzusprechen, um vorsichtig die Möglichkeit auszuloten, den Motor einer belgischen CT110 legal eintragen zu lassen. Der Leiter des TÜV Bergisch Gladbach, bekannt als unerbittlicher Verhinderer jeglicher Veränderungen an Fahrzeugen, hat das wohl als Majestätsbeleidigung aufgefasst, das Anliegen aber so was von abgeschmettert und mich quasi vom Hof gejagt. Der Wunsch nach mehr Geschwindigkeit und Leistung blieb. Die Dax wurde dann 1984 abgemeldet und im trockenen Keller verstaut. Als erstes richtiges Motorrad kam 1985 als Daxersatz eine Honda CX500 in die Garage. Begeistert vom Sound des V2 der "Güllepumpe" konnte ich günstig eine 27PS Version erwerben, die seltsamerweise locker die 180km/h erreichte – naja, egal. Eine Saison später hat der örtliche Honda Händler die dir bekannte große Honda als RC15 bezeichnete VF750F Interceptor mit 90PS für schmale 7.990 DM anstatt knapp 11.000 DM UVP herausgehauen, da Honda diese durch die Nachfolgeversion VFR750F RC24 mit 100PS ersetzte. Die CX500 für knapp die Hälfte in Zahlung gegeben und zum

01.04.1986 mit der nagelneuen VF750Fe nach dem schonenden Einfahren Geschwindigkeiten jenseits der 230km/h erreicht. In neun Jahren schreibe ich dann eine Story über vier Jahrzehnte Besitz dieser RC15...

F: *Ok, werde Dich daran erinnern. Wann hast du die Dax denn wieder aktiviert?*

A: Irgendwie hat im Lauf der Zeit die Begeisterung für motorisierte Zweiräder doch merklich nachgelassen. Jedoch nicht soweit, dass ich mich von meinen Hondas hätte trennen wollen. Im Jahr 1992 gelangte ich durch Zufall an eine unverbastelte, blaue ST50G, die ich umgehend als Mokick angemeldet habe. Ein paar Ausfahrten und Jahre später mit Gleichgesinnten im schönen Bergischen Land sowie einigen Dax- und Monkeytreffen wie z. B. Neuss hat mich der Virus wieder voll erwischt, dich doch spätestens da auch, oder? Ich nahm mir vor, den Dax Patienten 2005 wieder zu reanimieren. Dank sachkundiger Hilfe und Unterstützung von Michael G., der zufällig einige Kilometer weiter im schönen Bergischen Land wohnte, habe ich mir den Wunsch nach mehr Schub durch einen selbst importierten, neuen Honda Nice Motor und Pussytuning auf 123ccm ermöglicht.

F: *Pussytuning? Was meinst du denn damit?*

A: Die erste Ausbaustufe von den originalen 108ccm auf eben 123ccm und somit noch steuerbefreit – halt was für Weicheier. Komplett zerlegt wurden Rahmen, Gabeloberteil, Lampe, Schwinge und Kettenschutz neu lackiert, diesmal in einem Candy Rot, welches dem Original recht nahe kommt. Erst einige Jahre später bin ich auf die Firma RH Lacke gestoßen, die den originalen Lack herstellt. Frisch getüvt sind so nahezu pannenfrei (1x gerissener Kupplungszug) seit der Zulassung 2006 knapp 8000km zusammengekommen. Ist schon erstaunlich, welche Konstante doch die Dax dabei spielt – sozusagen die längste Beziehung in meinem Leben. Mittlerweile kommt immer öfters der Gedanke an die Rente, die aus meiner Sicht gar nicht mehr so weit weg ist. Als Teenie waren Erwachsene ü30 "steinalt". Heute bin ich da entspannter und weiser und ich halte es eher mit einem Lied von den Bläck Fööss: "He deit et wih un do deit et wih, alles wat schön es, dat darf mer nit mih. He deit et wih, un do deit et wih, alles wat joot deit, dat kammer nit mih". Wenn ich heute die Zeitung lese, komme ich auch immer in die Rubrik "Wohnungsmarkt", allerdings die Anzeigen mit der schwarzen Umrandung. Wenn ich mir die Daten der Ex-Bewohner anschau, stelle ich mit Entsetzen fest, dass die Einschläge immer näher kommen. Und so freue ich mich weiterhin über jeden Kilometer auf meiner "alten" Dax.

F: *Und dann sind Dir noch einige Dax und Monkeys zugelaufen?*

A: Ja, aber das ist eine andere Geschichte...

Vielleicht findet sich der/die ein oder andere ja in mancher der Zeilen wieder. Daher wünsche ich uns allen noch viele unfallfreie Kilometer auf unseren liegenden-Einzylinder-im-Viertakt-blubbernden-Flöppchen, solange es geht und es Benzin gibt. Bleibt gesund und vor allem: genießt das Leben!

SAUERLANDTREFFEN

Wurst, Kölsch, Flens, Dax, Mittelgebirge und ein bisschen Monkey.



Das Sauerland - unendliche Weiten. Wir befinden uns in der Gegenwart. Dies sind die Abenteuer einer kleinen Truppe aus Deutschland und den Niederlanden, die teilweise gefühlte Lichtjahre von zu Hause entfernt unterwegs sind um fremde Gegenden zu entdecken, nahezu unbekannte Lebensformen und Zivilisationen. Diese Gruppe dringt dabei in Gebiete vor, die noch nie zuvor eine Dax oder Monkey gesehen hat.

TEXT: CHRISTOPHER LOTZKAT "GRASCHI"

FOTOS: (FAST) ALLE TEILNEHMER

Rückblick:

Nach einem turbulenten Jahr habe ich mich sehr auf eine kurze Wochenendauszeit gefreut. Das Sauerland kannte ich bisher nur von einem kleinen Stück Landstraße, das ich mit meiner dort frisch gekauften CBR befahren konnte, bevor es für die weitere Heimreise auf die Autobahn ging. Nur gut zwei Stunden von zu Hause entfernt liegt dieses weniger dicht besiedelte Gebiet, das auch auf einer so kurzen Strecke ein paar schöne Aussichten bot. Gemeinsam mit der notwendigen Auszeit war das für mich Grund genug, um diesen Termin fest einzuplanen.

Für das letzte Augustwochenende war bereits alles Notwendige organisiert: Ein Blockhaus für die gesamte Truppe, eine WhatsApp-Gruppe, Tourenpläne, Grill. Für den Rest sorgte jeder nach Belieben selbst. Herrlich unkompliziert. Manchmal fragte ich mich zwar, ob ich mich nicht irgendwie noch mehr einbringen sollte oder ob etwas fehlte, aber nach mehrmaligem Nachfragen bei Gerhard wurde ich da eines Besseren belehrt und im Nachhinein war es exakt das, was

dieses verlängerte Wochenende ausmachte. Meinen Beitrag dazu leiste ich dann wohl mit diesem Artikel.

Anreisetag war der Donnerstag. Kurz vorher wurde sich noch einmal abgesprochen was den genauen Anreisetermin und die damit verbundene Schlüsselübergabe betraf. Wie es mittlerweile so üblich ist, nahm die Anzahl der WhatsApp Gruppennachrichten kurz vor dem Start beachtlich zu und übertraf die bis dahin schon sehr hohe Sendefrequenz um ein Vielfaches. Die Vorfreude war groß. Auf meiner Seite insbesondere auch, die Teilnehmer nach teils langer Zeit mal wieder zu sehen.

Am Vortag der Abreise stimmte man sich auch noch ab, wer welches Werkzeug zum Anbringen der zwischenzeitlich an den Mann gebrachten Teile oder zum allgemeinen Basteln mitbringen würde. Wie es so war, hatte dann doch fast jeder alles dabei. Auch ich habe die unendlichen Weiten meines frisch umgezogenen Kellers durchsucht und das ein oder andere Teil und ordentlich Werkzeug eingepackt und neben einem Fuelfriend und einem 10l Kanister (ich wollte sehr viel fahren) viel Unnützes eingepackt. Das Auto war mit Moped und Kram vollgepackt. Ein typischer Urlaub also.

Unterwegs erhielt die gesamte Gruppe vorfreudige Bilder aus den Autos aller Teilnehmer und nach knapp zwei Stunden bin ich dann am angemieteten Blockhaus angekommen. Hanglage, drei Stockwerke, gemütlich eingerichtet, genug Parkplätze und eine wunderschöne, vollständig mit Tischen und Stühlen für alle eingerichtete Terrasse verstärkten das Urlaubsgefühl direkt.



Vorfrende während der Anfahrt...



Das angemietete Blockhaus – Platz genug...



..auch zum Schrauben.

Leider erreichten uns bereits auf der Fahrt unangenehme Nachrichten von Bram: Das rumänische Daxmobil wollte nach 90% der Strecke die Weiterfahrt massiv verweigern und mit defekter Kupplung nicht mehr weiterfahren. Da das Auto aber bereits nach dem Wochenende wieder benötigt wurde, musste eine schnelle Reparatur her, die aber leider im Sauerland nicht kurzfristig durchgeführt werden konnte. Leihwagen ebenfalls Fehlanzeige. So entschied sich unser holländischer Freund für den Rückweg nach Hause via Abschleppdienst. Zu diesem Zeitpunkt ahnte von uns noch niemand, für welchen Transport sich unser Bram entschieden hatte und welche Odyssee er damit auf sich nahm.

Der zwischenzeitlich angekommene Rest der Truppe entschloss sich nach einer Begrüßung und Akklimatisierung (Achtung: An dieser Stelle nicht zu verwechseln mit der noch folgenden Alklimatisierung) für eine erste 94km Tour an deren Ende wir am Ortschild vorbeikamen, dessen Ortsnamen wir durch Brams Ausführungen, an welcher Tankstelle er gestrandet war, kannten. Da wir nichts mehr von ihm gehört hatten entschieden wir uns, nach eben dieser Tankstelle zu fragen. 500m später (die Orte sind im Gegensatz zur Landschaft nicht sehr weitläufig) erreichten wir die Tankstelle und stellten fest, dass Auto und Dax noch da waren. Bram war allerdings nicht aufzufinden und die freundliche Dame an der Kasse erklärte uns, dass sie den ganzen Tag in der Tankstelle stehe und nicht mitbekäme was draußen passiere und uns somit auch nicht sagen konnte, ob ein Holländer mit defektem Auto seinen Tag hier verbrachte – kommt vermutlich auch wirklich häufig vor.

Nach diversen Anrufversuchen erreichten wir ihn dann beim leckeren Essen in einem Balkangrill. Einheimische Sauerländer führten uns den Weg zu ihm und wir konnten ihn überreden, noch ein Bierchen mit uns zu trinken. An dieser Stelle hoffe ich, lieber Bram, dass Du doch ein wenig Positives von diesem Wochenende mitnehmen konntest.

Schon vor der Tour wurde natürlich auch geschraubt. Während der Vorbereitungen zum Wochenende sorgte ein Ölwechsel und ein damit verbundener Seitendeckel-Tausch für erneuten Ärger (manch einer erinnert sich an die Forenbeiträge dazu – Stichwort: Kupplungszughalter) mit der Kupplung. Während mit dem originalen schwarzen Deckel alles exakt gepasst hat, wollte die Kupplung nach dem Ölwechsel nicht mehr greifen. Ich musste einiges nachstellen. Im Sauerland dann haben wir die nachgebauten Halter und den Nice Kupplungszug versucht, da durch die etwas andere Position des Gegenhalters auch ein anderer Kupplungszug in Frage kam. Die Tour hat dann gezeigt: Passt alles wunderbar. Der Anbau erfolgte unter ständiger Beobachtung diverser Anwesender, damit auch ja ordentlich gearbeitet wird.

Wie wir dann erfahren haben, ließ Bram sich von seinem holländischen Kumpel mit dem Transporter abholen. Es war also ein Holländer aus Holland den weiten Weg ins Sauerland unterwegs, um den anderen Holländer zurück nach Holland zu bringen. Unsere Überredungskünste, die Nacht im Blockhaus mit Bier und Gesellschaft zu verbringen, scheiterten an der bereits fortgeschrittenen Fahrtzeit des Kumpels.

Das gemeinsame Bier verbanden wir mit einem ordentlichen Abendessen bei *Frisse Faust*, bevor der Abend im Blockhaus zu Ende ging.

Tag 2 begann für den ein oder anderen mit einer Zigarette und Talblick von der Terrasse, für den anderen mit einer nervenaufreibenden Anfahrt. Während Gerhard wie immer die entspannteste Person der Galaxie, pardon: des Sauerlands, darstellte, mussten andere sich am Telefon erklären lassen, wie man jetzt am besten vom Blockhaus zum Frühstückssaal fahren kann. Die Gäste der ersten Nacht hatten sich nämlich bei Frisse Faust zum Frühstück einquartiert und Michael, der erst am Freitag anreiste, musste sich von mir den Weg erklären lassen. Man stelle sich zwei Personen vor, die beide die jeweilige Position des anderen nicht kennen und die versuchen, sich aus der jeweils eigenen Perspektive heraus mit dem anderen über die Navigation von sagenhaften 500m zu verständigen. Links ist nicht links, sondern manchmal einfach eher halb rechts und wer das nun versuchen möchte nachzuvollziehen, der kommt einfach beim nächsten Mal ins Sauerland und lernt diese Strecke einfach selbst kennen.

Das Frühstück konnten wir dann trotzdem genießen und die erste Aufgabe danach war es, die Mopeds fit für die Tour zu machen. An erster Stelle mussten wir da die Dax von Fabian wieder verarzten. Während der Tour am Vortag ist doch glatt die (manche behaupten, es wäre ein China Teil gewesen) Schraube vom Blinkerhalter vorne abvibriert und der Gewindestummel steckte noch im Gabeloberteil. Kurzerhand wurde Michael noch zum Werkzeuglieferanten, da natürlich, wie beschrieben, jeder alles dabei hatte, aber nichts zum Ausbohren oder Linksausdrehen – braucht man bei ordentlichen Honda Schrauben ja auch nicht. Mit vereinten Kräften wurde diesem Stummel aber dann geschickt das Handwerk gelegt. Saubere Arbeit.

Die Tour am Freitag führte uns dann 160km durch wunderschöne Landschaft, schöne Kurven und zu wunderbarem Essen. Unser Tourenplaner Frank, der an diesem Tag auch noch seinen Geburtstag feiern durfte, hatte wirklich interessante Routen ausgearbeitet, die für jeden Fahrstil etwas zu bieten hatten. Jeder durfte mal etwas Gas geben: Die einen erledigten das auf der Geraden, die anderen lieber in den Kurven, insgesamt aber eine absolut harmonische Truppe. Der Zwischenstopp an der Östertalsperre erlaubte ein Fahrzeug-Gruppenfoto. Als wir dort ankamen, stellten wir fest: Martin hatte eigentlich vor, uns zu überraschen. Leider standen wir näher bei ihm zu Hause als am Blockhaus, also musste er warten, denn unser Weg führte uns zunächst zur Biggetalsperre. Während wir uns dort bei Monster-Windbeutel und Waffeln die Doppelbrücke anschauten, über die auf zwei Ebenen Zug und Autos fahren, wurden wir natürlich von "Motorrad" Fahrern auf unsere "niedlichen" Mopeds angesprochen. Immer wieder ein interessantes Gefühl, wenn man erstmal belächelt wird



Oben: Sauber ausgebohrt



Albert und Kugi auf Monkey, Rest: Dax.



"Monster-Windbeutel"



bevor es mit ordentlich Lärm weiter geht. Den Tag schlossen wir mit galaktisch gutem Bier (Kölsch! - Flens gab es auch) und Grillmeister Albert mit der besten Wurst des Sauerlands ab. Martin spielte den Wursttransporter zum Einkaufen. Hierbei ging es tatsächlich um die Wurst: Wo bekomme ich eine deftige, rote Krakauer Wurst zum Grillen her? Taugt auch eine normale Grillwurst? Höhepunkt des Feinschmeckermenüs: Die wirklich extrem delikate rote Sauce aka Ajvar-Schafskäse-Schmiere (mitgebracht von Fabian und hergestellt von der besseren Hälfte). Das Blockhaus bot den perfekten Rahmen, um den Abend so ausklingen zu lassen. Wer die Schmiere bis heute nicht probiert hat, sollte spätestens jetzt den Fabian (Daxfieber) anschreiben und nach einer persönlichen Lieferung verlangen! Gleichzeitig konnten wir uns auch alle über die ein oder andere China-Kette für unsere Fahrzeuge freuen. Der Berliner Sammelbestellungsexpress hatte ganze Arbeit geleistet.

Tag 3: Basteltag.

An Tag drei wollte uns das Wetter anfangs nicht so richtig Lust zum Fahren machen. Sebastian und Felix kamen als Tagesgäste. Die ersten Stunden wurden dann zur Reparatur, Optimierung und zu lustigen Gesprächen genutzt, natürlich erst, nachdem auch da wieder das gute solide Frühstück der Gastgeber genutzt wurde. Während im Forum mit viel Aufwand Montageständer hergestellt werden, braucht man in einer ordentlichen Sauerland-Terrassen-Werkstatt nur einen Bierkasten. Ziel: Bremsen einstellen. Das stellte sich als großes Manko vieler Bikes heraus. Anscheinend eine Krankheit der (älteren) Generation: Viel zu steil stehende Bremshebel und ein junger Kerl, der alle motivierte, die Bremshebel zu justieren. Man nutzte die Zeit, um durch ausgebaute Räder auch mal wieder den Frühjahrsputz der vergangenen 5 Jahre nachzuholen.

Viel geschraubt wurde auch an Felix' Dax: Dieses Bike ist optisch das gepflegteste, was ich gesehen habe, aber was alle gestört hat, waren die absolut unpassenden Schrauben, die daran verbaut waren. Diese wurden kurzerhand gegen neu verzinkte Honda Schrauben getauscht, soweit es eben ging. Eine deutliche Aufwertung. Wenn er jetzt noch sein Elektrikproblem gelöst bekommt, dann ist das zweifelsohne eines der besten Mopeds. Vielleicht findet sich ja jemand, der ihn kurzfristig unterstützt.

Eine Tour gab es dann auch an diesem Tag noch. Nicht alle wollten mitfahren, aber das Wetter spielte dann doch tatsächlich noch mit und so fuhren wir mit den kleinsten straßenzugelassenen Mopeds auf den zweithöchsten Berg in Nordrhein Westfalen: Den Kahlen Asten. Dorthin führen schöne Strecken und am dritten Tag hatte ich immer mehr Spaß mit meiner Dax. Schade, dass die Saison schon vorbei ist, aber dass wir alle Spaß am Fahren hatten, zeigt meine Fußraste, die keine sonderlich lange Lebenszeit ohne Spuren hatte (wurde vor dem Treffen erst erneuert).

Hatte ich erwähnt, dass wir sehr viel Werkzeug dabei hatten? Ich glaube, im Nachhinein betrachtet hat man das wenigste gebraucht und leider das was man brauchte nicht dabei. Auf der Tour am Samstag entschloss sich ein Teil von Felix' Vergaser, dass er eigentlich lieber im Sauerland bleiben und den Spritverbrauch der Dax auf das Niveau des Raumschiff Enterprise anheben wollte, ohne Leistung und Reichweite an das Niveau selbiger anzugleichen. Das Messingröhrchen der Vergaserzuleitung ist mit samt Benzinschlauch im Fahrbetrieb aus dem Vergaser gefallen. Mit einem kurzerhand aufgetriebenen Spezialwerkzeug räumten wir aber auch diesen Stein aus dem Weg. Ein bisschen Spaß hatten wir zugegeben auch dabei.

Am schwierigsten gestaltete sich die Suche nach einem Zwischenstopp. Die Truppe teilte sich also kurzfristig auf, um ein nettes Café zu finden, dass zur unchristlichen Zeit mitten am Nachmittag an einem Samstag noch etwas zu bieten hatte. Die Sauerland-Spezies schien da irgendwie andere Gewohnheiten entwickelt zu haben. Dennoch fanden wir auch hier die passende Location. Das Wetter entwickelte sich zwischenzeitlich zum kaiserlichen Abschluss eines rundum gelungenen Wochenendes mit den einen oder anderen Dingen, die einem im Gedächtnis bleiben.

Für mich ein Wochenende zur Erholung, zum Kraft tanken. Ein Wochenende, das Freude bereitet hat, auch durch die anwesenden Personen, den lockeren, ungezwungenen Umgang, ein Wochenende bei dem meiner Ansicht nach niemand zu kurz kam und das ich gerne wiederholen möchte. □



Oben: Schraubt auf jedem Treffen: Heidjer, diesmal mit "kölschem Moppedständer"



Oben: Nicht gerade Malte-Style, aber immerhin fehlt etwas Gummi... ;-)



Eigenbau-Montagegeständer

TEXT UND FOTOS: FRANK KLINNER "HEIDJER"

Gerhard ist schuld.....

So hat ein Beitrag von mir noch nie angefangen. Aber so war es wirklich. Er hat mit seinen Montageständern gezeigt, wie einfach es ist, die Dax aufzubocken. Ich selbst hatte mich schon immer geärgert, wenn ich die Kette fetten oder die Vorderradbremse einstellen wollte. Nur, zu klobig waren mir die Montagegeständer, die es zu kaufen gab.

Also kurz einen konstruiert und gebaut. Leider hatte ich nicht bedacht, dass es bei der Konstruktion unmöglich war, die Hinterachse herauszuziehen. →



← Vierkantröhr hatte ich noch von meinem Eigenbau eines Bettes für unseren VW Touran zu liegen :) Nach einer kurzen Skizze und Messen an der Dax war mir klar, es sollte so einer wie Gerhards sein. Nur keiner aus dem Handel, sondern der Größe der Dax angepasst. Nach dem Zuschneiden der Rohre ab zu meinem Kumpel Dedl und geschweißt. Anschließend alles lackiert und trocknen lassen.

Der Heber besteht aus zwei Teilen, die zusammengesoben und mit einer Knebelschraube gesichert werden. So kann man ihn in der Breite variieren.



Links: Gerhard hat mich überredet, auch am hinteren Teil Räder zu verbauen, so kann ich die Dax schnell mal vor und zurück schieben.
Nur wie sollte ich die Dax hochheben?
Fündig wurde ich bei Hein Gericke. Angeschraubt in die hinteren Fußrasten.



Ständig mit Gerhard in Kontakt, wuchs die Idee, zum Anheben des Vorderrades einen Adapter zu bauen. Auch lag die Idee nicht weit, einen Wuchtadapter anzufertigen.



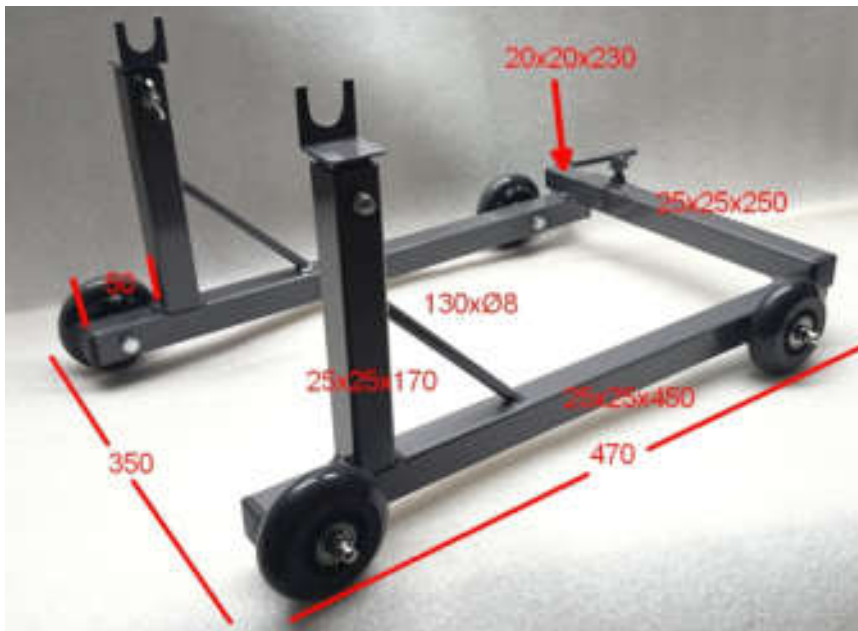
Oben: Der Ständer mit Wuchtadaptern und passender Achse.

Rechts: Nur alle Teile so herumfliegen zu haben, ist nicht so meins.

Bisschen mit Filzklebern versehen und alles bis auf die Achse in einem Kunststoffkoffer untergebracht.



Wer es gern nachbauen möchte, unten die Maße.



Viel Spaß beim Nachbauen !

Frank (Heidjer)



Klein, aber wichtig:
Pit Bikes

**Ohne Pit Bikes geht nichts im
Drag Racing-Fahrerlager**

Drag Racing: 402 Meter geradeaus, Mann gegen Mann, moderne Duelle im Sekundentakt, ausgefahren auf den stärksten Bikes des Planeten. Die Bikes haben bis zu 1.500 PS und knallen in 5 Sekunden auf 400 Km/h. Den Weg zum Start und dann vom Ziel zurück ins Fahrerlager machen die allerdings nicht aus eigener Kraft, sondern im Schlepp der Pit Bikes.

Diese sollen im Transporter wenig Platz wegnehmen, im Fahrerlager wendig sein - dabei auch noch bis zu 450 Kg wegziehen - und müssen das alles klaglos wegstecken.

Die Teams müssen zwischen den Runden am Rennmotorrad schrauben und nicht am Minibike, deshalb vertrauen viele auf den zuverlässigen liegenden Einzylinder, entweder klassisch aus Japan oder bei weniger Budget auch modern aus China.

Ich habe bei meinen Touren durchs Fahrerlager schon viele Pit Bikes gesehen und in meiner Daxlosen Zeit haben die mich immer an den Teilehaufen im Keller erinnert.

Hier nun eine kleine Fotostrecke, los geht's mit diversen Hondas.



Oben: Hier eine englische ST 70, mit moderner Bauchbinde, aber klassischem 3Gang Motor, ein typisches Pit Bike, etwas abgeranzt, aber zuverlässig, der Vergaser wurde mal erneuert. Man beachte den "Kälberstrick" hinten.



Oben und links: Diese XR 70 R hat die Hupe nicht nur zur Show, sondern um im Fahrerlager Platz zu machen, wenn hintendran ein Drag Bike hängt. Die Pits sind für jeden Fan frei zugänglich und am Renntag ist es manchmal sehr eng.



Auch hier der "Kälberstrick", an dem hängt sonst das große Bike. Im Fahrerlager besteht Helmpflicht, denn auch mit den kleinen Bikes hat es schon Zwischenfälle gegeben.



Links: Im gleichen Team ist auch diese CRF 50 zuhause, mit der wird nicht geschleppt, die wird nur als Kurierbike genutzt, um mal eben vorzufahren, um am Start die Bahn zu checken, um 'ne Ladung Fish & Chips zu besorgen, oder sich bei einem anderen Team Teile auszuleihen. Die Wege werden lang, während eines 4 Tage Drag Race.

Viele Pitbikes sind serienmäßig - nicht getunt - zum Frisieren hat man ja "die Große", die "Kleine" soll zuverlässig bleiben und auch nicht allzu laut. Licht braucht man nicht unbedingt, denn ab 21:00 Uhr ist Ruhe im Fahrerlager.

Naja, fast, wenn ein Team erst um 03:00 Uhr mit der Reparatur oder dem Motorwechsel fertig ist, wird das Ding im Trailer angelassen und ein dicker Lappen vor das Endrohr gehalten für die paar Sekunden.....man will ja sicher gehen, dass man am nächsten Morgen "race ready" ist.



Links: Bei dieser Monkey bin ich mir als Daxist nicht sicher, woher die kommt. Da steht zwar Monkey auf dem Tank, aber Rücklicht, Motorgehäuse und verschiedene Radgrößen sehen eher chinesisch aus ?

Rechts: Bei dieser Lifan ist klar, woher sie kommt.....Holland natürlich, wegen dem "Eurol" Lackdesign des Sponsors. Man beachte den Sicherheitsgurt am Gepäckträger, als flexibles Abschleppseil DeLuxe mit Aufroll-Automatik und Ruckdämpfung. Ein bisschen Umbau hat es hier schon gegeben und jeder Aufkleber macht 2 Km/h schneller.



Links: Das "Shark Attack" Team hat einige Bikes am Start, und einige Pitbikes, mit diesem hier wird das "Junior Drag Bike" im Hintergrund gezogen, mit 10 Zoll und Scooter Treibsatz. Man beachte das Mono-Federbein und den Breitreifen-Umbau mit selbst geschweißter Schwinge und außenliegendem Bremsgestänge.

Rechts: Born in Japan, sold in the USA : Diese Kawasaki KV 75 ist sehr selten in Europa, von 1971 und schon mit Getrenntschmierung, die 3Gang Halbautomatik steckt den Schlepper-Betrieb ganz gut weg.





Rechts: Damit's nicht zu fern-fernöstlich wird: Diese ST70 gehört zu einem französischen Rennteam und hat Zulassung, auch hier hat man eine stabile Zugvorrichtung angedengelt - und natürlich einen amtlichen Spritzlappen pour acheter les baguettes.



Links: Wie praktisch so ein Bonsai Bike ist, damit man sich nicht die Füße plattläuft, hat sich auch schon bei den Profis rumgesprachen, Fotoharry und Claire sind erst seit 2 Jahren auf den Affen gekommen und schwer begeistert. Ich selber muss die Wege vom Fahrerlager zum Start oder in die Bremszone hinterm Ziel mit dem Klapprad machen und da kommen einige Km zusammen.



Rechts: Wenn man ein guter Mechaniker ist, sucht man sich einfach zusammen, was da in den Ecken der Werkstatt rumliegt, greift zum Schweißgerät und fertig ist das "Do It Yourself" Pitbike, dann hat man gut lachen. Der obere Container im Hintergrund ist mein Arbeitsplatz an der Viertelmeile von Hockenheim, in 2018 soll da eine AniMax drunter parken.



Oben und Seite 27: In der Box von Hockenheim habe ich dieses Pärchen erwischt, diese Chaly zieht den Batteriewagen zum Start und ist seit über 30 Jahren im Einsatz. Das Nitro V2 Bike im Hintergrund wird mit 2 x 12V angelassen.

Beide gehören zum "ZODIAC" Team, die Dax hat irgendwann mal einen Fremdmotor bekommen und den Gianni Auspuff. Teamchef Ton "The Godfather" Pels ist damit seit knapp 40 Jahren unterwegs, er fräst mittlerweile seinen Rennmotor aus Vollmaterial.



Rechts: Eine echte Skymax, mit Schleppseil und Sirene, aha, ein Pitbike, einmal durch den Zubehörcatalog gecrasht, ist halt alles Geschmackssache, Hauptsache es fährt. Aber Moment mal, was sind das für Räder?



Links: Aus 10 mach 12, da haben die Jungs ein paar Scooter-Felgen ausgedreht, bis sie an die China Sterne angepasst haben, auch eine Lösung.



Rechts: Zum Schluss noch ein Sonderfall: Die Jugendabteilung heißt "Junior Drag Bike", dieses ist unverkennbar britisch und es ist das einzige mit einem liegenden Einzylinder.

Liam Holgate hat mit seiner 160er YX schon den englischen Meister gemacht, das Bike schafft die Achtelmeile in 9,2s auf 120 Km/h, nicht schlecht für einen 14jährigen.



Links: Papa Holgate hat die Kupplung auf externe Fliehgewichte (Slider) umgebaut und auch die Hydraulik selber drangedübelt. Die Kickerwelle ist raus.....



Oben:denn der Motor wird stilecht mittels Fremdstarter angelassen, die Kurbelwelle wurde durch den Zündungsdeckel nach außen verlängert, auf die Mutter kommt der externe Anlasser. Weiter unten der Druckluftzylinder für den Air Shifter und Schaltvorgänge ohne Kraftverlust.

Ich hoffe, ihr hattet ein wenig Spaß beim Gucken und die HONDA Fans haben keinen Augenkrebs bekommen. Vielleicht sieht man sich ja mal in 2018 an der Strecke, oder ihr baut ein Junior Drag Bike für die kleinen Rennfahrer in der Familie ?

Wer Fragen hat : Im IG-Forum oder an benni666@freenet.de

Tempus Fugit! 10 Jahre mit Dax, Monkey und der IG

TEXT: FABIAN STÖHR "DAXFIEBER"

FOTOS: DAXFIEBER / VEREINSMITGLIEDER / MONKEY GARAGE

"Daxfieber" blättert im Fotoalbum.

Dieses Jahr im Juni jährte es sich zum 10. Mal, dass ich mich im Forum der Honda Dax- und Monkey IG e.V. angemeldet hatte. Eine gute Gelegenheit für einen Rückblick. Ich werde bewusst auf exakte Jahreszahlen und alle Details verzichten. Das langweilt nur und bringt nichts. Erwähnen möchte ich aber doch ein paar Dinge und Begebenheiten, die mir auch im Rückblick wichtig erscheinen.

Fangen wir an. Alles begann mit dem Kauf meiner Dax ST70 im Sommer 2007. Ein relativ gepflegtes Gebrauchsfahrzeug, welches ich für 900 Euro kaufen konnte.

Leider erwies sich das Fahrzeug als lahme Gurke und so nahm schnell das Unheil seinen Lauf. Tuning war angesagt. In mehreren Stufen, zu denen auch Niederlagen gehörten, wurde die Dax ordentlich frisiert. Natürlich habe ich die Dax heute noch und im Grunde ist sie immer noch mein Lieblings-Bonsai. Dieses Jahr war ich mit ihr auf dem Prüfstand. 15PS an der Kurbelwelle. Für 110ccm ein guter Wert.





A propos "Hausmesse". Leider schaffte ich es nur einmal dahin. Ganz am Anfang.

Dort lernte ich den Einen oder Anderen aus dem Forum dann mal persönlich kennen. Und auch die ganzen Verlockungen in Form von edlen Tuningteilen ließen mich fortan nicht mehr los. Ich war im Takegawa-Universum verloren.



Es dauerte danach nicht allzu lange bis auch noch eine Monkey her musste. Der Virus hatte richtig zugeschlagen! Im Forum der IG wurde eine A-Monkey angeboten.

Kein Museumsstück aber komplett und original. Außerdem in mexican yellow, was mir sehr gut gefiel. Das Fahrzeug kam aus Hannover und wurde mir über einen "Boten", der sie auf der Hausmesse der Monkey Garage übernahm, nach Süddeutschland gebracht. Dort angekommen, wurde sie komplett zerlegt und behutsam restauriert. Seither steht sie bei mir zu Hause im Arbeitszimmer.



Nach der A-Monkey wollte ich dann aber noch eine Monkey zum "richtig" Fahren. Mit Federung und vielleicht auch ein paar PS mehr als ab Werk. Immer wieder guckte ich in den einschlägigen Seiten, bis ich eines Abends eine schöne, originale J1 in grün entdeckte. Sie sollte 1.500 Euro kosten und war 100% original. So fuhr ich am nächsten Wochenende 4 Stunden nach Idar-Oberstein um sie zu holen. Sie war in einem Top-Zustand und nicht mal 1.500km standen auf dem Tacho.

Es kam wie es kommen musste: Tuning. Also wurde ein Oldschool-Motor aufgebaut. Sonst sollte sie weitgehend original bleiben. Irgendwie wollte der Motor dann aber nicht so recht und außerdem war sie motormäßig der Dax doch zu ähnlich geraten.

Um es abzukürzen, am Ende hatte die J1 ein Takegawa 5-Gang-Getriebe, 'nen Superhead, Nice-Gehäusehälften und eine Nice-Gabel (Umbau von HSM mit J1-Gabeloberteil). Sie sieht immer noch sehr original aus und der Motor ist ein echtes Drehzahlmonster.

Überhaupt hatte mich das Motortuning nun völlig im Griff. Das Zauberwort hieß Honda Nice. Das Nonplusultra. Sowas wollte ich endlich auch haben. Bloß wo baue ich ihn rein? Es wurde ein Plan geschmiedet. Aus einem amerikanischen Rahmen und vielen weiteren Teilen, die man damals noch vergleichsweise flott im Forum der IG kaufen konnte, entstand nach und nach meine ganz persönliche Monkey. Den Motor kaufte ich damals als neuen Rumpf von Torsten Weist. Ohne Kopf und Kolben, da ich ja 'nen Superhead und 146cc wollte. Bernd Döpfer brachte mir die Teile damals aus Duisburg mit, wo er sie für mich eingesammelt hatte. Die weitere Bearbeitung des Motors übernahm anschließend Frank Thom, der das Gehäuse spindelte und auch die verstärkte Kupplung und den Kopf lieferte.



Übergabe war dann auf der Weihnachtsfeier in der Duisburger Monkey Garage. Den Abend dort werde ich nie vergessen. Anreise mit Malte und Eric im Panda (?). Heftigstes Schneetreiben in Duisburg und eine lange Nacht mit Yoshimurateilebefummeln bis der Arzt kam. Die Nacht dann im Feldbett zwischen den Hebebühnen.

Leider hatte ich mit dem Nice kein Glück, da mir im darauffolgenden Herbst die Kurbelwelle brach und so der Motor blockierte. Es folgten mehrere Tage im örtlichen Krankenhaus incl. OP. Schlüsselbein gebrochen.

Der Motor wurde wieder mittels hochwertiger TRP-Welle repariert, aber richtig Spaß hatte ich danach nie mehr. Er wurde an den Graschi weiterverkauft, der ihn mit großer Freude heute in seiner Dax bewegt. Ich bin den Motor im Herbst mal kurz gefahren und konnte mich von seiner immer noch vorhandenen Leistung überzeugen.



Damit meine Monkey nicht motorlos rumstehen musste, erfüllte ich mir einen lange gehegten Wunsch. Dank Kauf in Japan (webike) und günstigem Wechselkurs war ein DOHC-Kit in finanziell erreichbare Nähe gerückt. Mittels Nice-Gehäuse und Take-Getriebe wurde daraus der neue Trieb-ling. Er wurde dieses Jahr von Malte auf dem Prüfstand mittels Lambda-Sonde fein abgestimmt. 19 PS sind für 124ccm sehr ok.

Aber auch in Sachen Dax wurde aufgerüstet. Forenfreund "Seppel" bot mir seine Griechendax an und ich zögerte keine Sekunde. Er hatte sie geschickterweise am IG-Stand auf der Techno Classica in Essen ausgestellt. Und da ich in dem Jahr zum Team am Stand gehörte, war ich ihr immer sehr nahe. Diese Dax hatte ich schon einige Jahre zuvor in einer Annonce gesehen. Da ich aber andere Projekte am Start hatte und sie zu weit weg stand, hatte ich sie ziehen lassen. Sebastian hatte zugeschlagen...



Man sieht dem Fabian die Freude über seine neue SS50 richtig an.

Zu dem Treffen in Gruibingen hatte er sie dann im Transporter runter gebracht. Die Freude war riesig. Und nachdem die Tankbelüftung funzte, konnte man ein paar Runden mit ihr drehen. Ein ganz besonderes Stück!

Weniger besonders ist meine 3. Dax. Eine AB23, die ich mehr aus Mitleid gekauft hatte. Ein echtes Wrack. Bei Ebay für etwas über 600 Euro gekauft. Aber dank dem Forum und speziell meinem Freund Gerhard wurde daraus so nach und nach wieder eine recht propere Maschine. Es fehlten nicht nur viele Teile sondern auch die Papiere. Deren Beschaffung war sehr nervenaufreibend und auch ein Grund, warum ich meine zwischenzeitlich erworbene SS50 wieder verkaufte. Der fehlten auch die Dokumente. Dieses Theater auf der örtlichen Zulassungsstelle brauchte ich nicht noch mal.



Von dem guten Stück hat sich Fabian getrennt, die geht jetzt weiter nach NL.

Also wurde die SS50 nach Holland verkauft. Nun liegt Holland relativ nah bei Duisburg, wo in der Monkey-Garage die ehemalige SS50 von Martin Weyer stand. Sie hatte zwar nicht mehr den Nice-Motor (worüber ich nicht böse war), war aber dafür sehr fair ausgepreist.

Also wurde die eine SS50 hochgebracht und die andere SS50 heimgeholt. Die fuhr ich dann noch die restliche Saison mit dem eingebauten "Chinakracher", einem 125er Zongshen, der gar nicht mal so übel war. Mittlerweile hängt ein, mit Takegawa-Teilen gepimpter, Honda-Motor drin. Das Fahrzeug wird wohl im nächsten Jahr wieder auf die Straße kommen.

Diese besondere SS50 von Martin gefiel mir schon immer sehr und ich freue mich, sie zu besitzen. Ein in diesem Jahr adaptierter "Taucherbrillentacho" krönt das Fahrzeug nochmals. Somit stehen bei mir jetzt 3 Daxen, 3 Monkeys und die SS50. Mehr brauche ich nicht.

Was war denn sonst noch so? Der große Treffen-Fahrer bin ich nicht. Mir fehlt dazu schlicht die Zeit. Trotzdem reichte es ein paar Mal zum Treffen in Gruibingen. Schöne Gegend, aber auch oft üble Unwetter. Dann einige tolle "Weihnachtsfeiern": Ditzingen mit langer Nacht in einer Karaoke-Bar oder Marpingen mit Kurbelwellenrichtlehrgang vom Frank Thom.

Oder das "Burgtreffen" beim Axel in Nordbayern. Dort traf ich zum ersten Mal Gerhard. Lustigerweise kannte er vor mir meinen Vater. Aus Barometersammler-Kreisen. Die Welt kann ein Dorf sein.

Dann waren da noch 2 Touren zu unserem "Elektrolurchen" Klaus ins Frankenland. Mit schlafwandlerischer Sicherheit hatte er meine Dax und die Custom-Monkey im Hof verdrahtet. Chapeau! Ich freue mich auf ein Treffen anlässlich der diesjährigen Jahreshauptversammlung.

Oder die Hochzeit von unserem "Pizzavernichta" Tobi und seiner Susi. Mörderhitze im Bayernland und eine rauschende Ballnacht. Unvergesslich!

Besonders freue ich mich jedes Jahr auf die Tage auf dem Meyergrund in Manebach/Thüringen. Seit nunmehr 4 Jahren treffen wir uns dort für ein paar Tage zum Fahren und Spaß haben. Ein fixer Termin im Kalender.

Novum 2017: Ein Treffen im Sauerland. Etwas mehr im Westen mit etwas anderen Teilnehmern. Auch hier wieder tolle Tage mit viel Spaß gehabt!

Ach ja. Und so nach und nach sammelten sich noch fast 20.000 Beiträge im Forum der IG an. In 10 Jahren kommt halt auch da was zusammen.

Das Hobby macht mir immer noch großen Spaß auch wenn sich seit meinen Anfängen auch vieles verändert hat. Trotzdem hält der "harte Kern" zusammen und so wie es aussieht, wird es noch 'ne Weile so bleiben. Ich freue mich jedenfalls darauf. □



KLEINKRAFTWERKE



TEXT UND FOTOS:
KLAUS GEYER "ELEKTROLURCH"

Schnell laufende Motoren verlangen eigentlich nach einer geringen Schwungmasse auf der Kurbelwelle. Die serienmäßigen Polräder mit ihren Massen um die 1kg sind hierfür viel zu schwer und ihre Hauptmasse ist mit ca. 100mm mittlerem Durchmesser zudem noch relativ weit vom Zentrum entfernt. Beides zusammen sorgt für ein relativ hohes Trägheitsmoment. Abhilfe schaffen sogenannte Mini- oder Rennzündungen. Da wir uns ja im öffentlichen Straßenverkehr bewegen wollen, brauchen diese Zündungen auch eine Lichtspule. Erfahrungsgemäß haben die aber sehr wenig Leistung. Eine 35W HS1 Halogenbirne zu betreiben wird schon zum Problem. Alle anderen Leuchtmittel müssen da schon in LED Technik ausgeführt sein, damit das überhaupt funktioniert. In diesem Beitrag habe ich die geläufigsten Minizündungen mal untersucht, ob hier nicht doch noch mehr Leistung herausgeholt werden kann.

1. Daytona Rennzündung (Bild siehe oben)

Masse 580g, Außendurchmesser 77,5mm, Innendurchmesser 60mm, Luftspalt ca. 1mm.

Der Zündungsteil dieser Lichtmaschine braucht ihre eigene CDI. Der mittlere Durchmesser beträgt 68,75mm und somit hat dieses Polrad etwas mehr als 1/4 der originalen Schwungmasse. Ihre Lichtleistung ist mehr als bescheiden. Warum ist das so? Dann nehmen wir mal das Polrad ab:



"L" und "R" bezeichnet die Wicklungsrichtung,
"N" und "S" Nord- und Südpol

Der Stator ist als 8er Stern ausgebildet. Die Erregerwicklung befindet sich links und rechts des freien "Pilzes", auf den drei anderen bewickelten "Pilzen" befindet sich die Lichtspule. Die beiden fehlenden dienen der Befestigung.

Um die Magneten am Polrad sichtbar zu machen, habe ich mal ein paar Schrauben eingelegt. Das Polrad hat, wie erwartet vier Nord- und vier Südpole und die sind sogar erstaunlich stark. Trotzdem leistet diese Lichtmaschine nicht mehr als 35W. Was nicht besonders verwundert. Zwei der möglichen 8 Pole fallen den Befestigungsschrauben zum Opfer und ein Pol ist überhaupt nicht bewickelt.

An den Ohren mit den Befestigungsschrauben lässt sich natürlich nichts aufwickeln. Bleibt also nur der nicht bewickelte "Pilz". Wie viel bringt der?. Nun das ist leicht auszurechnen. Wenn 3 von 8 "Pilzen" 35W schaffen, werden es mit 4 "Pilzen" 46,7W sein. Das ist zwar immer noch nicht berauschend, liegt aber zumindest in den Bereich der alten 6V Lichtmaschinen. Viele werden jetzt denken: "Das ist besser als gar nichts. Na los, packen wir noch ein paar Windungen drauf!"

Stopp, das wäre kontraproduktiv!

Denken wir zuerst nach. Was fehlt uns denn? Spannung? Nein, davon hat sie genug. Wenn wir sie mit wenig Strom belasten, hat sie schon bei Leerlaufdrehzahl über 15V. Wenn wir zusätzliche Windungen aufbringen, steigt die Spannung noch höher und muss runtergeregelt werden. Was uns fehlt ist Strom. Den gibt's, wenn wir den leeren Pilz mit Kupferdraht umwickeln. Wenn wir aber die Gesamtwindungszahl nicht erhöhen wollen, muss die bisherige Windungszahl auf vier Pilze verteilt werden. Also kommt vor dem Lohn der Schweiß. Und das ist wirklich so, ich hab's probiert. Aus unerfindlichen Gründen hat man zwei der drei Lichtspulenwicklungen mit Epoxydharz getränktem Gewebe umwickelt und das Gewebe war richtig satt getränkt. Das Epoxydharz hat die Windungen stellenweise bis zum Grund am grünen Tauchlack festgeklebt. Wird lustig, wenn man den Kupferdraht heil runterbringen will, damit man weiß, wie viele Windungen drauf waren und wie lange er ist.

Damit ihr euch leichter tut: Je Pilz sind's 73 Windungen, also 220 Windungen insgesamt und die Gesamtlänge des 0,7mm dicken Drahtes beträgt ca. 12m.

2. "Lifan" Minizündung



Masse 500g, Außendurchmesser 88mm, Innendurchmesser 77mm, Luftspalt ca.1mm

Der mittlere Durchmesser beträgt 82,5mm, das Trägheitsmoment 34% des originalen Polrades.

In einem Beitrag von Frank Kliner im Forum erwähnte er, dass dieses Polrad nur drei Magnete hat. Mit einem Schraubendreher habe er das festgestellt. Damals bezweifelte ich diese Aussage, weil's immer Polpaare sein müssten, damit es anständig funktioniert und nicht mal die Chinesen seien so dumm, so was zu bauen.

Also, Polrad ab - und: Ich wurde eines Besseren belehrt!



"L" und "R" bezeichnet die Wicklungsrichtung, "N" und "S" Nord- und Südpol

Der Stator ist ein schöner Sechserstern und dieses Mal alle Pilze bewickelt. Kein "totes Kapital"! Auch ein schöner, dicker Draht für die Lichtspule und trotzdem nur 40W? Die Lösung, oder vielmehr die Krux liegt im Polrad.

Verzweifelt versuchte ich 6 Schrauben gleichmäßig im Polrad zu verteilen. Es gingen auch keine vier. Nein, wie Frank schon schrieb: 3 Pole! Kurz stutzte ich. Das geht doch nur, wenn alle Pole außen den gleichen Pol haben und der Gegenpol im Zentrum ist. Mit einem kleinen Magneten habe ich das überprüft und es ist tatsächlich so. Außen drei Südpole und über das Eisen vom Rotor wird dann aus dem Korpus der Nordpol. So was hatte ich nicht erwartet.

Wenn man obiges Bild betrachtet, wird dann auch klar, warum die so wenig Leistung hat. Es wird jeweils nur jede zweite Spule magnetisch durchflossen. Die anderen sind aber nicht einfach tot. Da sie vom Strom durchflossen werden, fungieren sie als Dämpfungswicklung. So ein Käse!!!

Kann man hier Abhilfe schaffen? Um das festzustellen, muss man wissen, wie das Polrad aufgebaut ist. Die Sicht auf die Magnete ist durch ein dünnes Blech verdeckt, das mit dem Polradrand verpresst ist. Also hab ich mal die Feile genommen und den Bördel weggefeilt, damit ich das Blech abnehmen kann.



Die Feilspäne zeigen auch schon deutlich, wie groß die Magneten sind. Das Blech hat sich beim Abnehmen doch ganz schön gewehrt, weil's nämlich verklebt ist. Schließlich brach ein beherztes Zugreifen mit der Zange den Widerstand und das Blech war weg.



Bei dieser Aktion ist auch gleich einer der Pseudomagnete mit herausgeflogen.

Und so schaut's unterm Kleid -äääh- Blech aus. An den Feilspänen erkennt man schön wo's Kraft gibt und was nur Gewicht macht. Mittig einer der drei Magnete, links und rechts davon bleibt kein Span hängen, weil's nur ein Blech ist.



Eigentlich eine Frechheit so etwas zu verkaufen. Die Lichtmaschine ist kaum billiger als die oben vorgestellte Daytona und hat nicht einmal die Hälfte ihrer Magnete. Ihr "Ladekonzept" ist elektrisch gesehen: "Denn sie wissen nicht was sie tun".

Diese "Lifan" Zündung wird offensichtlich auch von Takegawa vertrieben. Die ist etwas teurer aber zumindest ein mir bekanntes Exemplar hatte auch nicht mehr Leistung.

Dabei geht es auch anders:

3. OO-Racing 100W



3Phasen Stator von OO-Racing

Diese Zündung aus England fahre ich seit diesem Sommer. Anscheinend ist das ein Nachbau der letzten MadAss 125 Zündungen. Die 12 Wicklungen sind in zwei Dreiergruppen zu je zwei "Pilzen" in Sternschaltung zusammengefasst. Leider kam das zugehörige Polrad vor Redaktionsschluss nicht mehr hier an, darum beschreibe ich es hier nur.

Äußerlich sieht es genauso aus wie das Lifan Polrad. Auch die Maße stimmen bis auf ein paar Zehntel überein. Nur dieses Polrad hat genau wie das Daytona Polrad acht Magnete. Zusammen gibt das eine echte dreiphasige Drehstromlichtmaschine. Zum Opfer fällt hier allerdings die Erregerspule für die Zündung. Man braucht also eine DC CDI. Ebenso sind unsere herkömmlichen Regler nicht mehr geeignet.

Diese Lichtmaschine liefert auch tatsächlich die angegebenen 100W. Bei knapp erhöhter Leerlaufdrehzahl und einer Belastung von insgesamt 84W Lampenlast lagen bei meiner Probemessung am Scheinwerfer 14,3V an. Ein sehr erfreuliches Ergebnis. Der Nachteil ist natürlich der aufwändige Umbau des Bordnetzes für den 3Phasen Regler und die DC CDI.

Kleine Lichtmaschinen und Leistung müssen sich also nicht zwangsläufig ausschließen, wenn man ihre Geometrie optimal ausnutzt. Gut, bei der Daytona ist eine Grenze erreicht. Ihr Stator ist einfach schon zu klein um da noch was Straßentaugliches herauszuholen. Das 88mm Polrad zeigt mit der OO-Racing Lichtmaschine, was in ihm steckt. Hätten die Hersteller der Lifan Minizündung 6 statt 3 Magnete verbaut, wäre das die optimale leichte Zündung für unsere Motoren.

Klaus Geyer



Größe zählt eben doch: Dax-Tank XL selbst gebaut.

TEXT UND FOTOS:
REINHARD WEIß "GARLARDO"

Ich möchte Euch hier in diesem Bericht mal erzählen, warum ich unbedingt einen größeren DAX Tank haben will. Vielleicht steh ich mit meiner Meinung ja allein da – macht aber dann auch nix. ☺

Ich bin halt ein alter Schisser, wenn es um größere Ausfahrten geht, dass ich evtl. wegen Spritmangel liegen bleiben könnte – darum ist mein bester Freund ein "Fuel Friend" der im Rucksack mitfahren darf – das gibt mir eine gewisse Beruhigung.

Aber wenn man es genau betrachtet, sind 2,5 Liter nicht gerade viel Sprit, das mag ja in der 50ccm Klasse noch gut funktionieren, aber bei einer größeren Motorisierung sind die Verbräuche doch etwas anders und man sollte immer schauen wo die nächste Zapfsäule ist, um nicht liegen zu bleiben.

Ich musste meine DAX schon mal schieben, das war aber aus eigener Dummheit, da kann auch so ein kleines Bonsai Moped schwer werden, wenn das Ding 1km durch die Prärie geschleift werden muss.

Man könnte jetzt natürlich einfach einen Zusatztank an die

Von unten nach oben: Größenvergleich Originaltank - Chinatank - Eigenbautank - ausgelitert 3,7 Liter.

Dax schrauben und die Probleme sind gelöst – aber erstens finde ich die kleinen Fässer mit dem ganzen Benzinhahn Gedöns unpraktisch. Zweitens schraube und tüftle ich gerne an diesen Mopeds herum und drittens schaut es einfach nur bescheiden aus, egal ob G-Craft, Kepspeed oder sonstige Hersteller.

Ach ja, als Alternative gibt es auch noch diese China Tanks, damit habe ich auch schon meine Erfahrungen gemacht – die Dinger passen einfach nicht richtig. Man muss entweder die Haltewinkel im Rahmen abflexen oder durch Kaltverformung den Tank passend klopfen. Die erste Variante geht schon mal gar nicht: wegen so einem sch... China Tank mache ich doch keinen Originalrahmen kaputt. Variante zwei habe ich versucht – vielleicht fehlte mir das Feingefühl, aber nachdem der zweite China Tank auch inkontinent wurde, habe ich beschlossen, was Gescheites zu machen und das Thema China Tank ad acta zu legen.

Es soll allerdings auch China Tanks mit 3,5L geben, die in die Dax ohne Zerstörung passen – so einen Tank hatte ich aber noch nicht in den Fingern, dennoch fehlt mir das Vertrauen in den China-Dünblech-Tank.

Wenn ich das Forum so durchsucht habe, hatten andere auch schon Ideen, wie man "schönere Zusatztanks" an die Dax baut, aber es bleiben trotzdem einfach Zusatztanks! An einen großen, serientauglichen Tank hat sich bis jetzt noch niemand heran getraut – oder zumindest nichts veröffentlicht.

Warum nicht den Platz im Rahmen besser nutzen und einen größeren Tank einbauen, fragte ich mich – und warum hat das noch niemand versucht? Erste Versuche machte ich bei meiner EVO Dax mit einem selbstgebauten Edelstahltank, der ist immer noch im Einsatz und mit 3,3 Liter schon nicht schlecht, besteht aber eben aus Edelstahl und ist nicht gerade ein Leichtgewicht, außerdem waren die Schweißarbeiten eine Odyssee - da muss doch noch mehr gehen, dachte ich.

Ein Kunststofftank mit 4 Liter Volumen wäre das Optimale, am besten noch wenn der in 3D gedruckt werden kann, aber leider Gottes musste ich feststellen, dass zwischen Theorie und Praxis einige Hürden liegen, die nicht so leicht zu überwinden sind – außerdem wäre so ein Prototypen Tank unbezahlbar, auch wenn es rein technisch machbar wäre.

Also kramte ich die Urform von meinen Edelstahltank aus dem Regal und dank Gerhard Mahr, der mir einen Leerrahmen zu Verfügung gestellt hat, habe ich die ursprüngliche Urform aus Styrodur etwas optimiert, somit müssten jetzt rein theoretisch 3,7 Liter hinein gehen. Ziel ist außerdem, einen Tank zu haben, der plug&play in die Dax passt.

Die neue Idee ist jetzt, den Tank komplett in Eigenregie herzustellen, vielleicht klappt es – vielleicht aber auch nicht, die Kunststoffgeschichte ist für mich ja absolutes Neuland.

Als Materialwahl hab ich mich für PEHD in 2mm Plattenform entschieden, die ich dann durch Tiefziehen aus einer zweiteiligen Form herstellen möchte. Der Einlauf, der die gleichen Maße haben soll, wie der Honda Kunststofftank, sowie der Auslauf sollen ebenfalls in HDPE 3D gedruckt werden – für dieses Projekt hat sich Vereinsmitglied 4andi bereit erklärt. Die beiden Hälften, sowie Ein- und Auslauf werden dann mittels Heißschweißverfahren zu einem Tank verschweißt – so viel zur Theorie. Ob das klappt, wird sich zeigen. Wie das Ganze ausgeht dürft Ihr im Vereinsmeier 2018 lesen.

Bisher ist Folgendes passiert:

Ich habe die ursprüngliche Styrodur Urform vergrößert, danach wurde mittels Glasfaser eine zweiteilige Negativform erstellt. Diese Formen habe ich anschließend mit Wachsplatten ausgekleidet, um die spätere Wandstärke des Tanks zu simulieren. Zu guter Letzt habe ich die Formen mit faserverstärktem Beton ausgegossen – das sind dann die eigentlichen Formen für das Tiefziehen.

Damit es spannend bleibt, geht es im Vereinsmeier 2018 weiter ...□

Reinhard (Garlardo)



Oben: Die gegossenen Formen fast fertig – diese dienen zum späteren Tiefziehen des Kunststoffes



Oben: Hier sieht man die entformten Tankhälften aus Faserbeton (eine spezielle Eigenkreation)



Links: Die gegossenen Tankhälften 24 Stunden nach dem Guss.



Oben und nächste Seite: Die Tankformen nach Entnahme der Styrodur-Urform

Links: Die Gussformen wurden mit Wachsplatten ausgekleidet - das dient dazu die spätere Wandstärke des Tanks zu simulieren.

Unten Mitte: Eine Hälfte geschafft - die zweite Hälfte wird ebenfalls mit einem flüssigen Gel eingestrichen und nach dem Anhängen überlamiert, somit wird auch das kleinste Detail zu 100% abgeformt.

Ganz unten links:
Die Tankhälften sind nun komplett überlamiert - Harz ist Epoxi und mit unterschiedlichen Glasfaserstärken und Gewichten.





www.dax-ig.de

Bought in Japan

TEXT UND FOTOS / SCREENSHOTS:
MICHAEL KUGLER "KUGI"

Dass man in Japan für "unser" Hobby einkaufen kann, hat sich längst herumgesprochen. Webike, J-Parts, Rinkya - möglich ist alles, günstig ist es nicht immer, insbesondere die Versandkosten und die bei der Einfuhr fälligen Abgaben sind nicht immer die reine Freude. Trotzdem hier und heute mal ein Hinweis, wie man vergleichsweise preiswert an Zeitschriften und Bücher aus dem Land der aufgehenden Sonne kommt: Für alle Gamer, Zocker bzw. deren Eltern unter uns sei ergänzt: Auch Computer- und

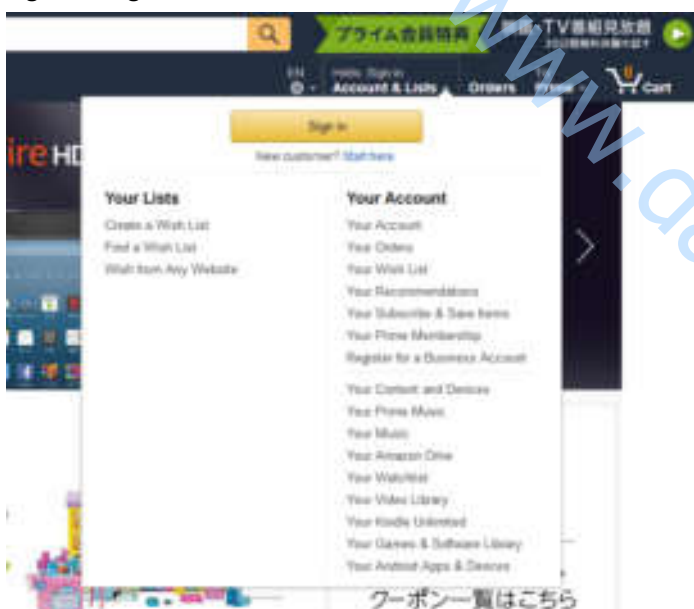
Konsolenspiele gibt es dort in der Regel deutlich günstiger als hier – und es gibt Etliches, das es hier GAR NICHT gibt. Nun gehöre ich zwar ausdrücklich nicht zur Spezies der Computerspieler, aber ich habe eine Schwäche für reich bebilderte japanische Technik-Magazine à la Monkey-Cruisin, da außerdem klassische Kameras der 50er bis 70er Jahre eine weitere Leidenschaft von mir sind, gibt es - wer hätte das gedacht – auch dazu in Japan unzählige Magazine und Bildbände. In der Regel viel sorgfältiger und liebevoller gemacht, als vergleichbare "Special Interest"-Literatur hier in Deutschland.

Wo kann man all diese schönen Sachen nun kaufen? Bei Amazon. Genauer gesagt: Bei **Amazon JAPAN**. Ein "normaler" Amazon-Account "funktioniert" zwar auch z.B. bei Amazon.com – also in den USA oder im europäischen Ausland, allerdings nicht auf www.amazon.co.jp – ich kann mich mit meinen "deutschen" Zugangsdaten hier nicht einloggen. Als weitere Schwierigkeit dürfte die Sprachbarriere gelten, die Seitensprache ist Japanisch. Zumindest letzteres lässt sich aber (in Grenzen) ändern. Scrollen wir also auf der Seite einfach mal gaaaanz nach unten: Neben dem amazon-Logo finden wir dort eine kleine Weltkugel, rechts daneben ein Symbol mit der japanischen Flagge. Bewegt man die Maus über die Weltkugel, erscheint dieses Menü:



Nun also sinnvollerweise "English-EN" auswählen und schon ist die Seite deutlich "lesbarer".

Nun wieder nach oben gescrollt und wir werden mit "Hello. Sign in" begrüßt.



Einloggen mit den "gewohnten" Zugangsdaten geht allerdings noch immer nicht, Amazon Japan erfordert einen eigenen, neuen Account. Den kann ich problemlos durch Klicken auf "New Customer? Start here:" anlegen. Nachdem man Mailadresse und Passwort vergeben und sich durch die Adresseingabe gehangelt hat (keine Sorge, manchmal ein wenig schräg, aber klappt problemlos) kommt zum Schluss noch die Angabe von Kreditkartendaten. Achtung: *Paypal* funktioniert hier als Zahlungsmittel *nicht*. Fertig. Los geht's mit der Shoppingtour. Etwas Übung ist bei der Eingabe von Suchbegriffen in das Auswahlfeld erforderlich. Komplexe Suchbegriffe "funktionieren" naturgemäß nur auf Japanisch. Also entweder bemüht man dafür den Google-Übersetzer und fügt dann copy&paste den übersetzten (japanischen) Text in das Suchfeld ein, oder man(n) versucht's einfach mal mit ganz kurzen Begriffen. "Z50" oder "Monkey" oder "Nikon" usw.

Wie gewohnt "lernt" Amazon die Kundeninteressen nach einiger Zeit und irgendwann kann man sich vor Vorschlägen kaum noch retten. Spätestens dann wird es richtig lustig... :-)
Hat man ein interessantes Buch oder Magazin (oder was auch immer) gefunden, gibt es nur noch eine "Hürde", bevor das Objekt der Begierde in den Warenkorb geworfen werden kann: Der Artikel muss nach Deutschland geliefert werden können. Das ist leider nicht bei allen Artikeln möglich.

Erkennen kann man eine mögliche Bestellung an dem erfreulichen Satz "This item can be delivered to Germany – Mainland" Inselbewohnern bleibt das Einkaufsvergnügen also leider verwehrt.



Was kostet der Spaß denn nun - und was "lohnt" sich? Ich habe mich in den letzten Jahren oft über die "pharmazeutischen" Preise mancher Magazine bei deutschen Händlern oder bei ebay geärgert, lobenswerte Ausnahme war hier lediglich Peter Lerch. Ein Magazin wie z.B. "I love Monkey" – von dem es inzwischen Band 6 gibt – kostet beispielsweise in Japan gerade mal 1.000 Yen. Das entspricht bei heutigem (1.Dezember) Wechselkurs genau 7,50 €.

Ein sehr empfehlenswertes Magazin ist "Old-timer", jeweils ca. 180 Seiten "dick", Hochglanzfotos, die Nr. 26 von Mai 2017 widmete sich der Monkey, in der Nr. 25 ist ein ausführlich bebildertes, umfangreicher Bericht zur Restaurierung der Z50M enthalten. Preis pro Heft 1.400 Yen = 10,50 € Das (Hardcover-)Buch zur Super Cub aus dem Studio-Tac-Verlag (Monkey Cruising) liegt bei 2.000 Yen = 15,00 €.





The Japanese Caferacers – 2.000 Yen = 15,00 €

Die "entscheidenden" Fragen: Versandkosten? Und was ist mit Einfuhrabgaben? Zoll? Und wie lange dauert das?

Wenn man seine Wunschartikel in den Warenkorb gelegt hat, bekommt man im Rahmen der Kaufabwicklung die Gesamtkosten inkl. (!!) Zollabfertigung und Versandkosten angezeigt. Die Sendungen landen also in Deutschland nicht etwa beim Zoll, sondern kommen ohne Umwege direkt per DHL nach Hause. Für ein Paket mit 4 nicht gerade leichten Paperbacks und Magazinen sind umgerechnet ca. 10 € Versandkosten fällig. Dazu berechnet Amazon Vorab-Kosten für die Zollabfertigung in Höhe von 6,10 €. Gesamtkosten für das Paket: knapp 40 €.

Ich bestelle sowas üblicherweise am Sonntag, die Versanddauer bei den letzten 3 Paketen betrug **maximal 5 Tage**.

Zwei Wochen später gibt's dann in der Regel eine sehr höfliche Mail von Amazon.jp in der man sich dafür entschuldigt, zu viel Zollgebühr vorab berechnet zu haben, die wird dann postwendend auf der Kreditkarte gutgeschrieben.

Die tatsächlichen Importabgaben liegen danach bei etwa der Hälfte des vorab berechneten Betrages.

Fazit: Wer bei ebay oder in deutschen Shops keine Phantasiepreise bezahlen will, probiert das einfach mal aus. Billiger als Pizza. Viel billiger als Zigaretten. Um den Inhalt zu verstehen gibt es dann notfalls noch OCR-Software und online-Übersetzungstools – oder man kennt jemanden, der japanisch kann....□



Mr. Bike – 530 Yen = 4,00 €



...**"baise-en-ville"** nennen das unsere französischen Nachbarn. Passt ja auch gut zur Dax als Stadtgefährt... Wozu Gerhard den Koffer nutzt und wie er ihn ergattert hat, erzählt er hier nun selbst:

TEXT UND FOTOS/SCREENSHOTS:
GERHARD MAHR "ATHENER"

Es war auf dem Treffen in Gruibingen 2013, da hat mein Freund Fabian eine seltene Griechenlanddax ST50M vom Sebastian geliefert bekommen und an dieser war so ein schöner linker Seitenkoffer verbaut, den ich vorher noch nie richtig wahrgenommen hatte.

Also habe ich zunächst den Seppel gefragt, wo der herkommt. Ja, meinte der, den bekommt man nur in Japan und selten genug ist er auch und überhaupt meistens sind die Dinger schlecht erhalten und viel Geld müsste man zudem noch hinlegen. Also eigentlich keine tollen Voraussetzungen, jemals so ein Teil mein eigen nennen zu können.

Nun habe ich ja keine Griechenlanddax aber irgendwie müsste man den Koffer ja auch an einer schnöden deutschen 6-Volt Dax anbauen können, oder aber an einer meiner AB23, dachte ich mir so und in den Wochen danach habe ich die Befestigungspunkte studiert, den Seppel gebeten, die Augen offen zu halten, das erstbeste Angebot ausgeschlagen, weil das Halteblech nicht dabei, dafür der Chrom total rostpicklig war.

Dann ging Zeit ins Land, mein Wunsch nach so einem Koffer war latent immer vorhanden und nach vier Jahren konnte ich dieses Jahr gleich zwei dieser Koffer erwerben. Bei beiden Käufen hat die Kaufabwicklung der Seppel übernommen, der mit Importen aus Japan reichlich Erfahrung hat. Dem lieben Felix = @fegut habe ich es zu verdanken, dass der zweite dieser Koffer sogar NOS, originalverpackt und mit kleiner Bedienungsanleitung bei mir ankam.

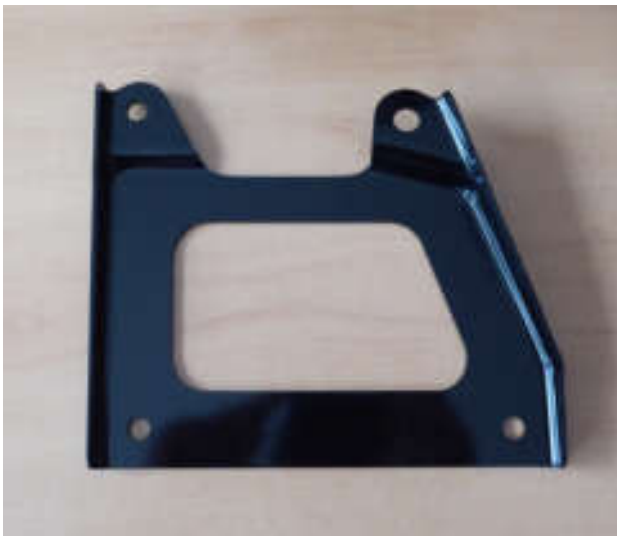


Von diesem Koffer stammen die Bilder hier im Artikel. Er lässt sich problemlos an einer originalen AB23 verbauen, kann aber auch an einer 6-Volt Dax befestigt werden – dort kollidiert er allerdings mit den originalen Blinkern der ST70. Im Koffer gibt es Platz für einen 1,5-Liter Reservekanister, ausreichend Bordwerkzeug, für eine Regenkombi oder eben für andere Sachen, die man so bei sich haben möchte.

Unbestätigten Gerüchten zufolge soll es sich um das einzige Zubehörteil für eine Dax handeln, welches jemals von Honda Japan auf den Markt gebracht wurde. Auf der kleinen Bedienungsanleitung ist ein Logo von "Honda Accessories". Die japanischen Schriftzeichen hat mir Keizo von Ka-Ha Trading Hamburg übersetzt. Demnach ist auch dort die Rede vom HONDA Original Zubehör. Und der Sebastian besitzt in seinem Archiv einen Prospekt von Honda, wo der Koffer separat abgebildet ist.

Anfang September 2017 habe ich dann selbst bei Yahoo Japan so einen Koffer entdeckt, ebenfalls NOS und ebenfalls mit Anleitung. Den hätte ich natürlich auch gerne gehabt aber die Auktion habe ich mit bei 25.000 Yen leider nur als Zweitbietender beendet. □





Halterung



HONDA Prospektblatt zur Dax. Ganz unten links in der Ecke: der Koffer.



Freddie Spencer, Jahrgang 1961 - Spitzname "Fast Freddie" - war einer der erfolgreichsten Rennfahrer der ersten Hälfte der 80er Jahre. Das Monkey Sondermodell griff das Design des Tankdekors seiner 1982er CB750F auf, die auch in der Honda Collection Hall in Motegi ausgestellt ist.

TEXT UND FOTOS:
ERIC SCHNEIDER "HOUDINI"

Wie die meisten Projekte, hat mein aktuelles den Ursprung in einer spontanen Kaufentscheidung. Man sitzt abends gemütlich auf dem Sofa und auf einmal ist dieser Desmo Motor zu haben. Da man Chris kennt, weiß man gleich, dass man keinen Scheiß kaufen wird und dann überzeugt den Schwaben in mir sofort auch noch der wirklich gute Preis. Also zuschlagen!

So, nun hat man den wohl technisch schönsten und für mich interessantesten Motor, den man sich in einer Monkey oder Dax vorstellen kann, aber kein passendes Fahrzeug. Das Dax "Überlandcruiser" Projekt ist schon versorgt mit einem Anima-Klotz, in der Gorilla macht der feine Entensee 158er Taketona DOHC seinen Dienst und in der A hat sowas irgendwie auch keinen Platz, zudem diese erst einen neuen 88er bekommen hatte. Also muss doch noch eine neue Monkey her, auch wenn ich mir das so schnell nicht mehr antun wollte... Zumal man sich dann erst mal entscheiden muss, in welche Richtung es mit dem Neuaufbau gehen soll.





Oben: Neuer Blankorahmen als Ersatz für den leicht krummen Originalrahmen

Da ich auf vielen Treffen staunend vor der Freddie Spencer stand und mich das Farbkonzept und die Details am Tank schon immer begeistert haben, war dann auch schnell klar, in welche Richtung es gehen würde: Spencer und möglichst an das Original angelehnt.

Einige Tage und viele, viele Stunden der Recherche nach Teilen später geht es also los. Erst mal eine schöne Liste mit allen Einzelteilen erstellt, die Tuningteile durchforstet und dann alles bei TRP geordert. Zu meinem Glück hatte Hartmut (HM Tuning) noch einen passenden alten Rahmen liegen und somit konnte auch dieses Thema schnell abgehakt werden. Nun musste ich noch einen neuen Blanko-Rahmen finden, da der alte etwas krumm ist.

Motor, Rahmen und viele Einzelteile lagen nun also sauber in Kisten verpackt bereit und die erste Anprobe stand an.



Vergaserwahl:

Da ich vor längerer Zeit noch einen schönen Keihin FCR28 (eigentlich für den 158er der Gorilla) gekauft hatte, war nun auch klar, welcher Vergaser später dem Motor Leben einhauchen sollte. Hier tauchte sofort eine erste Schwierigkeit auf, der Vergaser passt nur sehr eingeschränkt unter den Tank und eine passende Lösung für den Desmo gibt es von Takegawa nicht. Hier bietet der Hersteller nur eine Unterlegplatte, die unter den normalen Gummiflansch gelegt wird, da der Desmo keinen runden, sondern einen ovalen Einlass hat. Durch die Platte kommt der Vergaser aber sehr hoch und man kann den passenden Keihin-Trichter auf dem Vergaser nicht mehr verwenden. Hierzu musste dann ein spezieller Stutzen konstruiert werden und dank Steffen (CNC Sicks) wurde dieser gefräst und der Vergaser passt jetzt sauber mit dem passenden Stutzen unter den Rahmen.

Motor:

- Takegawa Gehäuse
- 57mm S-Cut Kolben
- Takegawa Desmodromik Zylinderkopf DOHC
- Kurbelwelle Takegawa mit TRP Pleuel
- Type R 6 Scheiben Trockenkupplung, hydraulisch betätigt
- Takegawa Super Street 5 Gang Getriebe
- Zündung von Takegawa

Der Takegawa Werksmotor, den ich als Basis für den Aufbau der Jz hatte, war ein "start in any gear"-Motor. Ich mag diese Variante nicht so gern, also habe ich in diesem Fall auf den Rat meines Motorenbauers gehört und den Motor komplett umgebaut. Das würde hier aber den Rahmen sprengen und daher gibt es hierzu vielleicht mal einen gesonderten Bericht. Was man sagen kann: es war sau viel Arbeit :)



Fahrwerk:

Da ich so nah wie möglich an der originalen Jz Optik bleiben wollte, habe ich mich für Daytona Gabeleinsätze entschieden, da der Motor mit seinen 138ccm sicher die 100km/h und hoffentlich auch 20PS Marke knacken wird. Daytona verspricht ein besseres Fahrwerk durch die integrierte hydraulische Dämpfung. Für die Scheibenbremse musste an einem Gabelfuß der Zapfen zur Sicherung der Bremsankerplatte entfernt werden. Bis auf die Sache, dass ein Holm momentan noch nicht richtig sauber läuft, kann zu den Einätzen bisher nicht viel berichtet werden. Der Einbau gestaltet sich einfach, mit ein wenig Fett an der Feder.

Bei den Dämpfern hinten habe ich mich für die 265mm Takegawa Dämpfer mit der roten Feder entschieden. Auch hier ging es darum, den Look der Spencer mit dem roten Dämpfer hinten zu erhalten. Die Dämpfer sind sehr günstig. Ob Sie die gewünschten Fahrleistungen bringen, muss sich zeigen. Aber mit den Daytona Einsätzen, sollte das zumindest ausgeglichen sein...

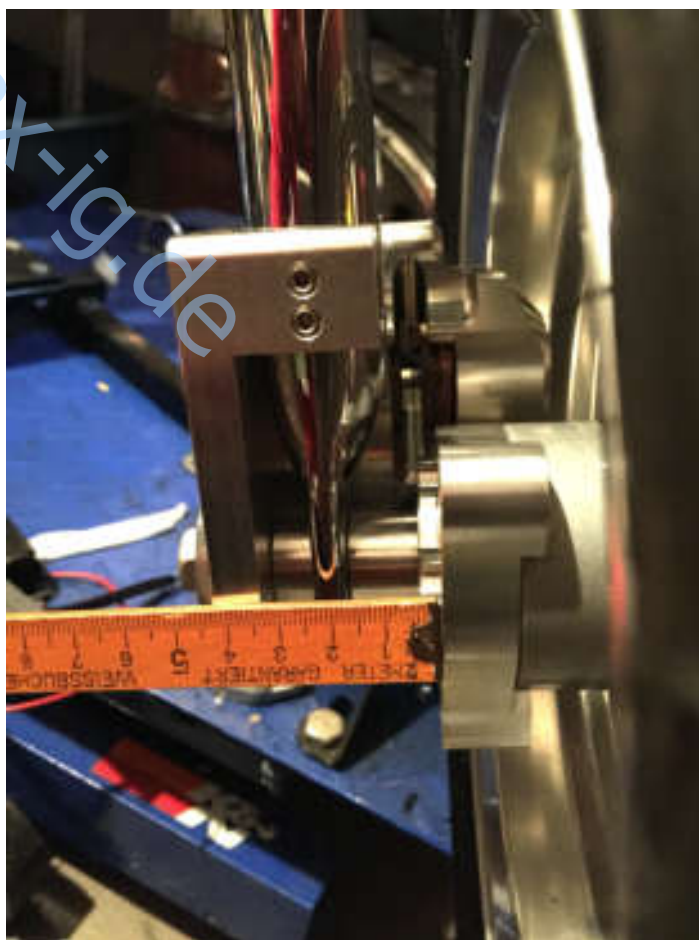
Räder:

Entensee-Speichenrad:

- Vorne 3.0x8.00 m. Duro 120/70/8
- Hinten 4.50x8.00 m. Duro 120/70/8

Zu den Felgen, möchte ich nicht zu sehr ausholen. Es handelt sich bei den Entensee Speichenrädern um Felgen, die komplett am Stück, mit integrierter Nabe und Ruckdämpfung hinten kommen. Vielleicht folgt hier noch irgendwann ein gesonderter Bericht.

Durch den Einbau der Entensee-Speichenräder mit Doppelscheibenaufnahme ging es an die nächste Aufgabe. Hier bietet kein Hersteller Aufnahmen für Doppelscheiben in Verbindung mit den Klappergabel Einsätzen an. Also musste auch hier etwas Eigenkonstruiertes her. Im ersten Versuch war ich dann ein wenig zu vorschnell mit dem Fräsen der Bremssattelhalter und die super gefrästen Halter waren zwar richtig schick, aber haben leider nicht gepasst, da die Distanz zur Aufnahme der Scheibe zu klein und mit 1-2mm Abstand an der Stelle einfach zu eng war.



Zudem hätte ich durch den sehr knappen Abstand und die Positionierung Richtung Radmitte die Scheibe abdrehen müssen und das kam nicht wirklich in Frage. Also auf ein Neues und nach einigem Rumprobieren sieht es nun sehr gut aus. Momentan sind die Teile beim Fertigen.

Hinten soll wie vorne die Entensee Speichenfelge zum Einsatz kommen.

Normalerweise hat man durch den Einbau einer breiten Felge vor allem das Problem, dass die Kette wieder in Flucht gebracht werden muss. Durch die tiefgezogenen Blechfelgen, gibt es in der Felge wenig Konturen, die beim Einbau des Bremsstellers stören, daher kann dieser ohne größere Probleme angepasst und so ausgerichtet werden, dass er bei Verwendung von Bremscheiben bis $\varnothing 160\text{mm}$ im Durchmesser keine Probleme verursacht. Bei den Entensee Speichenrädern handelt es sich aber um geschlossene Felgen mit integrierter Nabe, die somit ein Felgenbett haben. Da das Felgenbett erhaben ist, stößt der Bremssteller an der Felge an und die Felge kann nicht so frei verschoben werden, wie es bei einer normalen Blechfelge der Fall ist. Hier muss nun ebenfalls, wie vorne, ein spezieller Halter angefertigt werden, der den Sattel so positioniert, dass in meinem Fall eine $\varnothing 155\text{mm}$ Scheibe gefahren werden kann, der Sattel in die Felge passt und das Rad in Fahrtrichtung nicht zu weit links sitzt, damit die Kette noch in die Flucht gebracht werden kann. Hier waren bisher einige Stunden Arbeit nötig. Der Zapfen zum Fixieren der Bremsankerplatte, bzw. des Sattelhalters musste gekürzt werden und einige Distanzen zum richtigen Positionieren des Rads waren nötig. Nun sollte es zwar sehr eng werden, aber passen. Ich bin was das angeht sehr gespannt.



Tacho:

Durch den Einbau der Doppelscheibe ist die Verwendung einer Tachoschnecke in Verbindung mit den Entensee Felgen nicht mehr möglich. Also einen passenden Tacho suchen, der 1. ins Monkey Gehäuse passt und 2. keinen mechanischen Antrieb benötigt. Hier hatte nun, wie es der Zufall will, Takegawa einen neuen Tacho im Angebot, der ins Gehäuse passt und alternativ zum mechanischen Tachoantrieb auch mit einem Sensor betrieben werden kann.

Zum Einbau eines runden Tachos, muss nun noch eine Möglichkeit gefunden werden, um den Tacho zu fixieren. Ansonsten dreht sich dieser nachher leicht im Gehäuse, was unschön ist. Hierzu gibt es dann sicher im nächsten Teil der Aufbau-Story einen Bericht zur Lösung.



Also musste ein alter J2 Tank her. Dieser hatte ein paar kleine Macken, war aber bis auf das, in einem sehr guten Zustand. Also alles zu HM Tuning nach Aichtal. Der Tank wurde an den Stellen, wo es nötig war ausgebessert (verzinkt), innen beschichtet und dann entlackt, grundiert und neu in Silber lackiert. Danach hab ich den Tank zum Schleifen zurückbekommen. Nach einiger Zeit und etwas Unsicherheit, ob man das nun richtig macht, war der Tank matt geschliffen und bereit beklebt zu werden. Die Aufkleber gibt es zu einem wirklich sündhaften Kurs noch neu bei Honda. Diese wurden dann von einer Firma, die auf das Kleben von Folie spezialisiert ist, aufgebracht. Anschließend ist der Tank mit 5 Schichten Klarlack lackiert worden, damit man an den Aufklebern keine Kante mehr erfühlen kann und das ganze abartig geil glänzt!

Es gibt momentan noch viele Punkte, die mich beschäftigen. Zum Beispiel will ich eigentlich noch unbedingt den originalen Schlosssatz der Spencer haben, aber das kommt hoffentlich noch und so viel erst mal zu meiner neuen Jz.

Alles in allem ist es immer wieder erstaunlich, wie viel Zeit und Arbeit in so ein Projekt fließen muss, bei dem ich eigentlich dachte, dass es innerhalb von 6 Monaten zu machen ist...

Im nächsten Heft gibt es dann hoffentlich den erfolgreichen Abschlussbericht. □

Tank:

Beim Tank wollte ich es mir zuerst einfach machen und einen neuen Honda Freddie Spencer Tank ordern und gut. Leider gefällt mir der Lack der originalen Tanks irgendwie nicht und wenn ich dann bei einem neuen Tank noch nachbessern muss, kann ich ja gleich einen Tank selbst neu machen lassen.





TEXT UND FOTOS: YANNICK ZEIDLER

Vielleicht erinnert sich noch jemand an mich und unsere Aufbaudokumentation meines ersten ATCs aus dem Vereinsmeier 04/2013 – ich bin Yannick, der Sohn vom Axel, im Forum unter "Jolly Jumper" bekannt.

Mittlerweile Besitzer eines Führerscheins, konnte ich ab meinem 17. Geburtstag mit dem "begleiteten Fahren" beginnen. Zeitgleich durfte ich ab diesem Zeitpunkt auch Zweiräder bis 50 ccm bewegen. Ursprünglich wartete eine Simson Schwalbe auf mich, ein Originalerzeugnis der Waffenschmiede Suhl. Diese stand schon eine Weile bei uns rum, wurde zwischenzeitlich restauriert, um dann wieder eingemottet zu werden.

Mein Vater fährt ja bekanntlich lieber Monkey. Eigentlich wollte ich nur einen Vergleich zwischen beiden herstellen, als ich mir im Sommer zum ersten Mal die kleine Honda (Versicherungskennzeichen aufgrund ungünstiger EZ) meines Vaters auslieh. Bis dahin hatte ich zu kleinen Monkeys nur eine relativ oberflächliche Beziehung, da ich sie ja nicht offiziell fahren durfte. Das aber änderte sich abrupt an diesem Tag. Die ausnahmslos positive Resonanz aller Mitmenschen und ein tatsächliches Interesse, wo immer ich auch parkte, machte die kleine Monkey richtig sympathisch. Auch der Tenor meiner Kumpels, alle ebenfalls motorisiert unterwegs, war deutlich. Vor allem der Klang des Viertakters durch den Z-Style verursachte so manches Staunen. Neben-

bei bemerkt war ich längst nicht der Langsamste bei gemeinsamen Ausfahrten.

Die stärkste Bestätigung allerdings kam von den Vätern meiner Kumpels, die die kleine Monkey sofort identifizierten, da sie sie noch von ihrer Jugendzeit kannten. An diesem Tag wurde ich Monkey-Fan. Seitdem habe ich mehrere tausend Kilometer draufgespult – die Simson wurde inzwischen verkauft. Schade, dass bei uns der Winter früher kommt als im restlichen Deutschland und die Monkeys dann zur (von meinem Vater verordneten) Winterpause eingemottet werden. Zu Weihnachten aber, nachdem die Bescherung eigentlich schon vorbei war, schob mir mein Vater noch ein Kuvert zu. Ich dachte an eine zusätzliche Bargeldspende, jedoch hielt ich nach Öffnen des Umschlags die Papiere einer Monkey in den Händen. Eingetragene Erstzulassung 1980. Mein Vater grinste mich an und gratulierte mir zu meiner zweiten Honda (die erste war ja ein ATC).

Nun solle ich mir Gedanken über Farbe und Ausstattung machen, damit wir mit dem Aufbau zügig beginnen könnten. Da die kleine "CB-Monkey" aber überall so positiv aufgenommen wurde, sich prima fahren ließ und in meinen Augen absolut stimmig aussah, sollte meine Monkey möglichst identisch werden. Nur die Farbe sollte sich ändern. Diese fand ich dann auf der Seite von RH-Lacke. Da ich keine Markenbrille aufhabe, entschied ich mich für eine Farbe von der

Konkurrenz: Competition-Green von Yamaha. Müsste einer Monkey, verbunden mit den CB-Streifen, doch eigentlich sehr gut stehen. Außerdem war es ebenfalls eine Candy-Farbe.



Meinem Vater wäre eine Honda-Farbe lieber gewesen, er stand aber zu seinem Wort, meine Vorstellungen umzusetzen. Rahmen, Fußrasten und ein paar Anbauteile waren zu diesem Zeitpunkt bereits schwarz pulverbeschichtet. Also wurden Tank, Tauchrohre, Seitendeckel und Scheinwerfergehäuse zu RH verschickt. Weiterhin wurde eine G-Craft +4 bestellt. Eine gebrauchte Sitzbank bekamen wir aus ATC-

Kreisen, da mir die originale Torte optisch nicht zusagte. Auch den von meinem Vater angebotenen 123ccm-Nice schlug ich aus dem gleichen Gründen aus. Passte einfach nicht zu den Größenverhältnissen. Gottseidank liegen bei uns aber mehrere Motoren im Regal, genau wie der Rest der Teile, die wir noch benötigen würden. Ich entschied mich dann also für einen 108er ZongShen mit hintenliegender Kupplung.

Beim Zusammensuchen der restlichen Teile in unserem Lager fiel meinem Vater dann noch eine Nockenwelle in die Hände, die nach seiner Meinung ideal zu dem vorgesehenen Motor passen würde. Somit wurden die Welle, die Federn und auch noch die Ventile getauscht.

Ergänzend mussten also nur noch Bridgestones, Schläuche und eine Batterie geordert werden. Die Lackierung gestaltete sich im Nachhinein dann noch als etwas problematisch, da die originalen CB-Streifen für die Monkey von Honda einen blauen Hintergrund hatten. Dies wurde allerdings erst von RH bemerkt, als sie die Trägerfolie abgelöst hatten.

Eine super Firma, denn sie haben nicht einfach aufgeklebt, sondern uns angerufen. Natürlich sieht das auf grünen Teilen blöd aus, also haben wir um Auftragsunterbrechung gebeten, um neue Decals organisieren zu können. Dieses wurde zu einem echten Problem, da es solche Aufkleber nicht in einer zur Monkey passenden Größe gab. Auch eine weltweite Suche ergab keine zufriedenstellende Lösung.

Letztendlich hat sich RH bereit erklärt, den blauen Rand der Streifen vorsichtig abzuschneiden, für den Honda-Schriftzug konnten wie bei Ding-Dong fündig werden, die verschiedene Größen und Farben im Angebot haben.

Auch der Rand des Aufklebers für den Seitendeckel wurde behutsam von RH entfernt. Eine wirklich tolle Firma, mit der wir zu diesem Zeitpunkt öfters telefonischen Kontakt hatten und die sich absolut engagiert und kompetent präsentierte.



Bis wir die lackierten Teile zurückbekamen, war es aufgrund der Decal-Probleme allerdings bereits Anfang April. Die Rechnung wurde mit "NfD-Top Secret" gestempelt und sofort vor meiner Mutter in Sicherheit gebracht. Die Schwinge kam eine Woche später, da es bei G-Craft seinerzeit offensichtlich Lieferschwierigkeiten gab. (In Silber wäre sie auf Lager gewesen, aber wir wollten sie partout in schwarz).

Zeitdruck bestand nicht, es waren ja bereits fahrbereite Monkeys für mich jederzeit verfügbar. Leider entstand noch

eine weitere Verzögerung in Form einer unübersichtlichen Kurve, die aufgrund starker Regenfälle von Schlamm überspült wurde. Ich hatte meinen ersten Sturz und die blaue Monkey musste wieder etwas aufgehübscht werden. Dies hatte natürlich Priorität....



Mein Wunsch, die Monkey möglichst wie seine kleine Blaue werden zu lassen, wurde von meinem Vater wörtlich genommen.

Daher wurden u.a. eine Nice-Gabel mit Nissin-Bremse und Spiegler-Bremsleitung, ein Z-Style der neuen Generation und G-Craft Alufelgen (alles aus eigenen Lagerbeständen) verbaut. Ein analoger 100 km/h-Tacho von Nippon Seiki und ein digitales Ölthermometer von Daytona (idealerweise mit farblich passender grüner Anzeige) wurden auch noch gefunden. Der Motor wurde mit einem Mikuni VM 24-473 und einem K&N bestückt. In Verbindung mit der getauschten Nockenwelle entstand ein durchaus drehzahlfreudiges Aggregat.

Jedenfalls ausreichend für die Fahrten zur Schule, ins Freibad oder einfach zum rumtoure. Cool auch, dass ich unterwegs von jedem Polizeiauto begrüßt werde. Es gibt hier in der Region ja nur zwei Monkeyfahrer... :-)

Ach ja – das mit dem "Einmotten" im Winter habe ich jetzt auch akzeptiert. Zum Fahren ist es dann sowieso zu kalt – und zum Spaß haben stehen hier ja noch ein paar ATCs !□





GUT GEDÄMPFT



TEXT UND FOTOS: MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

Ein Lenkungsdämpfer für die A

Bedingt durch den Umbau unserer braven Z50A von einem soliden Mokick mit der berausenden Höchstgeschwindigkeit von knapp 50km/h auf Leichtkraftrad mit mehr Hubraum, vier Gängen und einer Vmax von gut 80km/h sind Verbesserungen u. a. am Fahrwerk der Monkey zwingend notwendig, da dies bei höheren Geschwindigkeit zum Pendeln neigen kann.

Nun, eigentlich kein Wunder bei so einem geringen Radstand in Verbindung mit ordentlichem Schub und den knuffigen 8-Zoll-Rädern. Bei einem Starrahmen sind jedoch die Möglichkeiten stark eingeschränkt, da kein Wechsel der hinteren Stoßdämpfer oder der Einbau einer anderen, längeren Schwinge möglich ist. Erster Schritt war somit die Umrüstung der recht "schwammigen" Sava-Weißwandreifen (aus optischen Gründen sehr zum Leidwesen von Marius) auf sportlichere Heidenau K75, die im Nachgang auch noch ausgewuchtet worden sind. Des Weiteren wurde die original Klappergabel mit Daytona Gabeleinsätzen versehen. Beides hat schon mal wesentlich dazu beigetragen, die Monkey ruhiger zu machen. Ganz weg ist das Aufschaukeln allerdings noch nicht. Als nächstes wurde das originale Lenkkopflager überprüft und nachgezogen. Ein Tausch auf ein Kegelrollenlager ist hier ggf. noch geplant. Bei Recherche via Tante Google bin ich dann auf den Tipp gestoßen, einen Lenkungs-

dämpfer einzubauen. Aber hier gehen in Bezug auf die Sinnhaftigkeit und den gewünschten Effekt die Meinungen weit auseinander. Von "...hilft nur bei starkem Beschleunigen aus Kurven" über "...macht nur den Hersteller durch den Verkauf glücklich..." bis hin zu "...deutliche Verbesserung und nur sinnvoll bei Big Bikes..." oder "macht nur bei einer kompletten Überarbeitung des Fahrwerkes Sinn...".

Na toll, damit ist mir sehr geholfen. Egal, Versuch macht bekanntlich klug. Als erstes den Markt mal sondiert. HYPERPRO, LSL, ÖHLINS, WILBERS sind so Namen, die vorrangig auftauchen. Also mal nach einem passenden Lenkungsdämpfer für die lütte Monkey Ausschau gehalten. Schnell werden dabei bis zu mittlere dreistellige Preise in € aufgerufen, für einen Test eindeutig zu viel und ich denke, für mein Vorhaben völlig überdimensioniert. Somit blieb ich letztendlich bei HYPERPRO hängen. Qualitativ sicherlich nicht mit ÖHLINS und Co. zu vergleichen, aber preislich deutlich näher dran an meinem Budget. Unter unterschiedlichen Namen bzw. Bezeichnungen wird meines Erachtens nach ein und derselbe Dämpfer in unterschiedlichen Farben von diversen Händlern feilgeboten. Auch das Einsatzgebiet variiert je nach Angebot stark. Nach Stunden im WWW und ausgiebigen Preisvergleichen habe ich mich dazu entschlossen, via Amazon für einen attraktiven Kurs einen HYPERPRO zu ordern. Der Händler dort hatte genügend positive Bewertungen und auch schon einige dieser Lenkungsdämpfer mit positivem

Feedback verkauft. Die Lieferzeit von 10-14 Tagen kam mir schon sehr lang vor und ich vermutete, dass der Verkäufer im Ausland sitzt, dies ging jedoch nicht aus den Angaben bei Amazon hervor. Gesagt – getan. Bestellung ausgelöst und 12 Tage gewartet, dann brachte der DHL-Mann folgendes Päckchen:



Mit grünem Zollaufkleber (!) und folgendem Inhalt:



Erster Eindruck: gar nicht schlecht. Macht qualitativ einen ganz guten Eindruck. Also die Kolbenstange hin und her bewegt, dabei auch mal an der Einstellung gedreht. Je nach Stellung des Rädchen Richtung "H" wahrscheinlich für "harder" sollte sich die Dämpferwirkung erhöhen, bzw. Richtung "S" wie "softer"(?) verringern. Dann die Ernüchterung: Ölverlust unterhalb des Einstellrädchen. *Nee, wat 'ne Driss!* Wie ich jetzt erst sehe, ist auch der Boden der Verpackung schon feucht vom Öl. Was nun? Am liebsten Ursachenforschung, ohne jedoch den Garantieanspruch zu gefährden. Via Amazon eine Reklamation eröffnet und den Verkäufer über den Sachverhalt informiert. Einen halben Tag(!) später eine Antwort in Deutsch per Mail erhalten. *"Entschuldigung, tut uns sehr leid, wir haben eine für Sie kostenfreie Ersatzlieferung veranlasst"*. Wow, das nenne ich mal kundenorien-

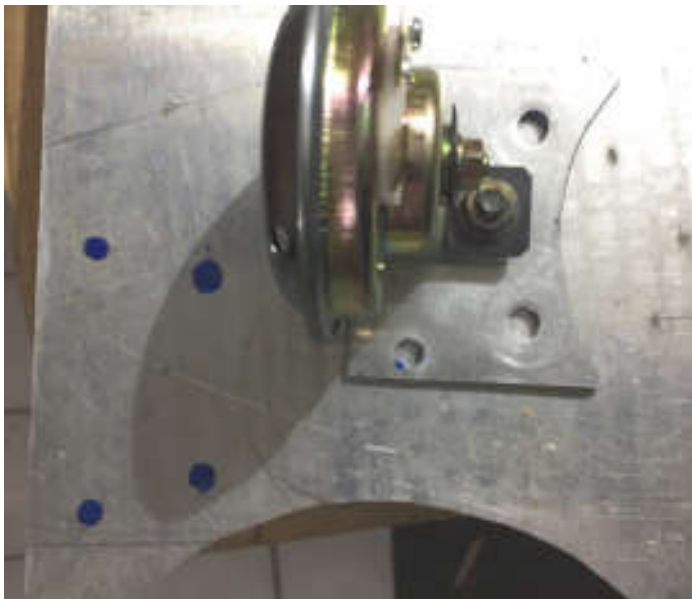
tierten Service. Mittlerweile habe ich erfahren, dass der Händler, sprich die Lieferung aus Hongkong stammt und nur einen deutschen Aufkleber als Absender hat. Nach dieser positiven Nachricht flugs wieder an die Werkbank und - da sehr neugierig - mal vorsichtig den Dämpfer zerlegt. Mehr kaputt machen geht ja jetzt kaum noch ;). Als Ursache hat sich herausgestellt, dass die Bohrung im "Kopfteil" ca. 0,1mm zu groß geworden ist. Somit kämpft der arme O-Ring ohne Chance gegen den heftigen Druck an und der schöne neue Dämpfer ist von Geburt an inkontinent.



11 Tage später trudelte tatsächlich ein weiteres Paket wiederum mit einem bekannten grünen Zollaufkleber ein. Sofort ausgepackt und auf Undichtigkeit gecheckt – DICHT! Jetzt kann's also weitergehen. Vorgenommen habe ich mir, den Dämpfer auf jeden Fall so zu befestigen, dass ein schadensfreier Rückbau jederzeit möglich ist und die Herstellung der benötigten Adapter mit meinem bescheidenen Werkzeugpark zu bewerkstelligen ist. Als erstes den vorderen Anlegepunkt an der Gabel festgelegt und umgehend eine Pappschablone erstellt.



Aus einer 5mm starken Aluplatte ein passendes Stück grob ausgesägt und mittels Raspel, Feile und Schleifpapier in Form gebracht. Danach noch die nötigen Löcher gebohrt.



Nachdem dies erledigt war, konnte die Position für den vorderen Anlegepunkt für den Lenkungsämpfer festgelegt werden. So habe ich zuerst ganz außen ein 8mm Loch gebohrt und von der Unterseite so gesenkt, dass eine passende Senkkopf-Inbusschraube dort Platz fand.



An die Gabel geschraubt und den Dämpfer montiert. Leider ist der Dämpferweg nicht ausreichend. Also das nächste Loch ganz innen gesetzt und wieder montiert. Jetzt stößt die Dämpferstange beim Einlenken links an den Rahmenkopf - grrr. Bleibt somit nur noch die goldene Mitte, um das (hoffentlich!) entscheidende Loch zu setzen. Ja, sieht tatsächlich gut aus.



50% der Befestigung ist somit erledigt, kümmern wir uns also um die andere Hälfte. Auch hier wieder zuerst mit einem Stück Pappe und einer Schere hantiert, die Aussparung für die vordere Tankbefestigung berücksichtigt und das Ergebnis auf ein weiteres Stück 5mm-Alu übertragen. Nach einiger Zeit des Sägens, Feilens und Schleifens kam dieser "Fisch" heraus:



Probeweise mal montiert, ja, man nähert sich der Zielgraden.



Nach einigen Trockenversuchen wurde die hintere Halterung des Lenkungsämpfers doch noch ein wenig nach vorne gerückt. Ja, passt, wackelt (ist wörtlich zu nehmen!) und hat Luft (nach allen Seiten). Will heißen: Dämpfer schlägt nirgends an und kann ohne weiteres der Gabel beim Lenkereinschlag folgen. Die Einstellung mittels Rädchen funktioniert 1a! Auf "härtester" Stufe lässt sich der Lenker kaum noch bewegen ;-) daher wieder deutlich "softer" eingestellt. Tank drauf und Sitz wieder montiert.

So sieht es komplett aus:



Fügt sich meines Erachtens recht harmonisch in die Linie ein wirkt nicht wie ein Störkörper. Die Puristen werden jetzt sicherlich die Nase rümpfen, aber diese Kollegen lesen eh

nicht bis hier hin. Gerade für einen Fahranfänger geht Sicherheit nun mal vor und ein Rückbau ist ja auch schnell möglich. Ungeduldiges Warten jetzt noch auf einigermaßen freundliches Wetter, um den Praxistest durchzuführen. Dann ist es soweit: Ende März und Kaiserwetter.

Marius nutzt die ersten Tage und fährt damit zur Schule, wo er derzeit sein FSJ macht. Nach einigen Fahrten meint er, dass er gefühlt Linkskurven deutlich schwerer einlenken muss, als rechtsherum. So starte ich also den ersten Fahrversuch. Erstmal ordentlich warmfahren und dann schließlich hoch bis über 80km/h beschleunigt. Scheint zu funktionieren; die A bleibt schön ruhig und nix wackelt. Nun noch ein wenig Slalom auf einer wenig befahrenen Straße gemacht und das Einstellrädchen um zwei "Klicks" softer eingestellt. Gefühlt eine Verbesserung und auch bei schnellerer Fahrweise nach wie vor um Welten ruhiger. Erleichterung bei mir. Da hat sich der Aufwand wohl gelohnt und auch Marius nickt grinsend und hoch zufrieden nach seiner ausgiebigen Probefahrt...□

Helme lackieren?

TEXT UND FOTOS: MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

Jede(r) Mopedfahrer(-in) hat doch mindestens einen, je nach Gusto, Geschmack oder finanziellen Mitteln auch mehrere Motorradhelme, meist auch als Sturzhelm bezeichnet. Verschiedene Varianten wie Jet- oder auch Halbschalenhelm genannt, die zwar im Falle eines Falles den Kopf schützen können, aber mit dem Kinn bremsen bei dieser Art besser nicht. Besseren Schutz bieten da Integralhelme oder eine Variante davon, der Klapphelm, der nebenbei besonders gut für Brillenträger geeignet ist. Die Entwicklung von Helmen hat in den vergangenen Jahrzehnten Riesensprünge gemacht. Man denke nur an Bilder von Rennfahrern auf Zwei- oder Vierrädern aus der Mitte des letzten Jahrhunderts.

Eine kleine, notdürftig gepolsterte Halbkugel auf dem Kopf, die mit seitlich angebrachten Lederriemen fixiert wurde. Dazu mangels Visier die obligatorische "Fliegerbrille", die die rudimentäre Schutzfunktion auch optisch somit unterstreicht. Und dann das rußgefärbte Gesicht mit den "weißen" Augen, wenn die Kollegen die Brille nach Rennende abgenommen haben. War früher denn wirklich alles besser??

Sämtliche Helme haben jedoch eines gemeinsam: sie werden allesamt aus Kunststoff, umgangssprachlich auch Plastik genannt, hergestellt. Hier wird bei der Produktion zwischen verschiedenen Materialien unterschieden:

Thermoplaste, wie z. B. Polycarbonat, Polyamid oder ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymer). Diese Kunststoffe sind, wie die Bezeichnung "Thermo" vermuten lässt, unter Zuführung von wohl dosierter Wärmeenergie leicht formbar und werden meist im Spritzgussverfahren hergestellt. Ein

großer Vorteil dieser Materialien ist, dass diese Helme leicht in größeren Stückzahlen herzustellen und somit preislich attraktiver sind. Ein großer Nachteil aber ist das schnelle Altern der Helmschale, wenn nicht umgehend ein Schutzlack aufgetragen wird. Besonders die Ultraviolettstrahlung führt zur schnellen Alterung, wenn ein Helm unlackiert wäre. Daher sind heutzutage ABS- und Polycarbonathelme jedoch in aller Regel mit einem Schutzlack versehen, der auch designtechnisch für einen besseren Verkauf nicht ganz unwichtig ist.

Duroplaste oder auch Verbundwerkstoffe z. B. als Glasfaserkunststoff (GFK), Kohlenstoff- ("Carbon"), mittels Aramid- oder Polyethylenfasern verstärkter Kunststoff, auch mal als carbonfaserverstärkter Kunststoff (CFK) oder englisch *carbon-fiber-reinforced polymer* (CFRP) in Kunstharz getränkt bezeichnet. Einfach ausgedrückt, könnte Duroplast mit "als gehärtetes Kunstharz" umschrieben werden, das unter Wärmezugabe eben nicht verformbar ist. Duroplaste altern langsamer, was der Lebenserwartung zugutekommt. Diese Verbundwerkstoffe können derzeit nur aufwendig im Laminatverfahren produziert werden. Außerdem sind sie spröde, im Gegenzug aber steif und bruchfest. Insgesamt sind diese Helme dadurch sehr stabil, bei gleicher Schutzwirkung leichter, jedoch vergleichsweise teuer. Aber auch hier ist in den letzten Jahren das Preisniveau deutlich gesunken. Im Rennsport werden sie wegen ihrer guten Schutzeigenschaften ausschließlich als ein Hightech Produkt verwendet, welches mit großem Aufwand und enormen Forschungsaufwand ständig verbessert wird.



Die Mütze für's Leben

Da ich in Chemie nie besonders gut war, verzichte ich an dieser Stelle völlig selbstlos darauf, die genauen chemischen Prozesse, Strukturformeln oder deren Zeichnung hier ausführlich darzulegen. Stattdessen lieber einige praktische Tipps oder Ratschläge, die wir für unser Hobby nutzen können. Da gibt es zum einen die ECE-Norm 22/05, nach der Helme auf sicherheitsrelevante Eigenschaften hin geprüft werden. Hat der Helm die Prüfungen erfolgreich abgeschlossen, erhält er die Freigabe, die sich an Hand eines ECE-Aufnäher im Helm wiederfinden sollte. Ohne einen aktuellen ECE-Aufnäher kann es z. B. in Italien laut ADAC bei einer Kontrolle durch die nationale Rennleitung zu einer empfind-

lichen Geldstrafe und möglicherweise sogar zur Beschlagnahme des fahrbaren Untersatzes kommen.

Im Formelrennsport gelten verständlicherweise noch härtere Vorschriften, die von der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) bestimmt werden, da dort bedingt durch die offenen Cockpits und ein wenig höhere Geschwindigkeiten als bei unseren Einzylinder-Viertakt-Flöppchen die Ansprüche an das Material im Falle eines Falles deutlich höher sein müssen. Aber ein Mehr an Sicherheit schadet bekanntlich auch uns nicht.

Nun gut, soviel zur Vorgeschichte. Jetzt zum eigentlichen Thema. Das Aussehen und die Farbe des Helmes von meinem Junior haben ihm nicht mehr so richtig zugesagt. Andererseits ist der Helm noch nicht so alt, dass sein Mindesthaltbarkeitsdatum abgelaufen wäre und er Platz für einen Nachfolger machen müsste. "Können wir nicht, also sprich Du, den Helm umlackieren? Am liebsten in einem Stil von Ayrton Senna?" hat Marius gefragt.

"Klar, warum nicht?" antwortete ich. Marius meinte dann "Senna hat ja quasi von Anfang an in etwa immer das gleiche Helmschema gewählt. Also Gelb als Hauptfarbe und dann Querstreifen in verschiedene Varianten und Breiten in Grün und Blau, halt wie die brasilianische Nationalflagge und zusätzlich auch immer Aufkleber von diversen Sponsoren. Lass uns mal die unterschiedliche Designs der Rennepochen von Senna im Internet sichten und schauen, ob wir ein Helmdesign finden, an dem wir uns orientieren können."

Gesagt, getan und es stellte sich heraus, dass es doch großen Unterschiede dabei gibt. Gerade die Debatte über die Farbe der grünen und blauen Streifen dauerte seine Zeit. Beim Grün z. B. geht es von Wiesengrün über ein Dunkelgrün bis hin zu verschiedenen Metallicgrünchargen. Beim Blau nicht ganz so gravierend, aber ähnlich. Das Gelb ist auch nicht immer gleich – mal heller, wie ein Zitronengelb, mal dunkler in Richtung gelbe Paprika. So wurden dann einige Helmdesigns ausgedruckt, das Für und Wider diskutiert und wir entschieden uns dann für einen Helm aus Senna's Formel 1 Zeit bei McLaren, so 1988-1990. "Ich versuche es, ok?"

Gesagt – getan. Zuallererst mal im Netz recherchiert, ob und in wie weit es möglich ist oder empfohlen wird, einen Helm farblich neu zu gestalten. Folie oder Lack? Aha! Wie so häufig gibt es auch hier mehrere Standpunkte von "Experten", die im Grunde entweder dafür oder dagegen sind, dass Helme nachträglich(!) erneut lackiert werden sollen.

Da werden Szenarien aufgeführt, die an schlecht gemachte Horror-B-Movies erinnern. Die Lösungsmittel in den Farben, jaja, auch die in Wasserlacken (hä?), greifen den Kunststoff gnadenlos an und bei einem Unfall kann der Helm zerbröseln wie eine Sekuritscheibe, die von einem Hammerschlag getroffen wird. Der Versicherungsschutz sei in so einem Fall definitiv auch gefährdet.

Au weia! Dies würde eigentlich ja auch dem eingangs beschriebenen Text widersprechen, nachdem ja ein Helm aus Thermoplast zum Schutz unbedingt lackiert(!) werden sollte, um sich eben nicht, wenn es darauf ankommt, in Wohlgefallen aufzulösen. Ich dachte in dem Moment an die traumhaft schön lackierten Helme von Vettel, Alonso und Co. Ist das nicht auch sehr gefährlich? Ach nee, die sind ja aus Duroplast, sprich Carbon. Dann darf man das mit dem Lackieren – och nö....

Unser Helm ist augenscheinlich aus Polycarbonat. Ok, ich bin keinen Schritt weiter, nur noch mehr verunsichert. Danach mal einen Bekannten gefragt, der seinerzeit als Mathe- und Chemiegenie galt und mal als Werksstudent bei einem

großen Chemieunternehmen im benachbarten Leverkusen tätig war. Aus Sicht eines solchen erfahrenen Alchimisten haben irgendwie beide Seiten Recht, war die Antwort – na toll!

Und jetzt? Er schlug zum Schutz des Helmes zwischen der "alten" und der neuen Lackierung eine Art Sperrschicht vor. Diese würde verhindern, dass Lösungsmittel in die Helmschale eindringen und dort unerwünschte chemische Reaktionen hervorrufen können, die zum Tod des Helmes führen könnten.



Ok, mal wieder das Internet gefragt und - zack – recht schnell die Lösung gefunden: "Plastic Primer". Greift Kunststoff nicht an, dient quasi als Vor-Grundierung der Grundierung und verträgt sich mit Lacken des gleichen Herstellers, was auch nicht unwichtig ist. Es wird empfohlen, mindestens drei Schichten auf das angeschliffene und penibel gereinigte Objekt aufzubringen. Ok, dann also auf zum Lackfachhandel und diverse Spraydosen eines bekannten deutschen Herstellers geordert.



Als nächstes den Helm seiner Peripherie, sprich Visier und Innenschale sowie Polster und Verzierungen beraubt. Ohne das ganze Zeug ist die Schale schön leicht. Jetzt den Helm, bzw. die Helmschale schön angeschliffen und wie gefordert sorgfältig mit Silikonentferner gereinigt. Danach die Öffnungen abgeklebt. Wie geplant also drei Schichten Plastic Primer aufgetragen, dazwischen ausreichend Zeit zum Trocknen gegeben. Weiter geht es mit dem "normalen" Grundieren. Auch hier hält doppelt bestimmt besser.



Vor dem gelben Decklack nochmals fein geschliffen und gereinigt. Das Gelb deckte nicht wirklich gut und so habe ich etwa acht Schichten gebraucht, bis ich mit dem Ergebnis zufrieden war. Ein paar Wochen später befand ich den Lack für ausreichend getrocknet, sodass ich mit dem Abkleben für den grünen und blauen Streifen beginnen konnte. Ein wenig schwierig war es hier die Applikationen und Kanten des Helmes zu berücksichtigen und in Einklang mit gleichmäßigen Konturen der Streifen zu bringen – es dauert halt.



Nacheinander lackierte ich beide Streifen und konnte endlich nach einer weiteren Trocknungsphase sämtliches Klebeband vorsichtig entfernen. Alles ging gut und der gelbe Lack blieb

überall an seinem Platz. Während die Helmschale einige Zeit trocknete und auf den finalen Klarlack wartete, suchten Marius und ich die passenden Aufkleber.



Kurze Zeit später trudelte ein Briefumschlag mit Aufklebern in ordentlicher Qualität ein. Mittlerweile konnte der Klarlack in mehreren Schichten aufgebracht werden. Bedingt durch warmes Wetter ging das Trocknen jetzt recht schnell, sodass wir den Helm bekleben konnten. Außer einer Werbung für einen Tabakwarenhersteller konnte fast alle Aufkleber verwendet werden. Anschließend wurden die Innenschale und der Rest wieder

montiert. Etwas tricky, um nicht den frisch lackierten Helm zu beschädigen. Aber alles ging glatt und so lässt sich das Ergebnis doch gut ansehen. Wir sind jedenfalls stolz auf dieses individuelle Stück und Marius wird häufig auf seinen Senna Helm angesprochen – durchweg mit positivem Feedback...□



Gorilla-Umbau an einem Wochenende. Hier schraubt der Schwabe:



TEXT UND FOTOS: STEFFEN SICKS "STEFFEN"

Wer glaubt, dass man eine Honda Monkey nicht an einem Wochenende umbauen kann, der war noch nie in Gruibingen, auf einem der besten Monkeytreffen in Deutschland. Alles fing damit an, dass ich den Führerschein A2 bestanden hatte - und deswegen musste auch eine dementsprechend starke Monkey her.

Das Ziel war, die Monkey bis zur Alpentour, die jedes Jahr im September stattfindet, fertig zu machen. Die meisten Anbauteile wurden mir von meiner Mutter und Bernd (Turbodoepi) zur Verfügung gestellt. Dazu gehörten unter anderem eine G-craft Schwinge, Daytona-Stoßdämpfer und eine Gabel. Dann wurde noch ein 146ccm Honda Nice Motor verbaut, der vorher in einer 12 Volt Dax mit 6 Volt Bauchbinde verbaut war und dort natürlich raus musste. Für das richtige Gemisch wird ein Keihin PE 28 sorgen.

Auf dem Treffen angekommen, ging es dann auch schon los mit dem Schrauben. Am Freitag wurden die Schwinge und die Gabel verbaut, dank Oliver (Schwabe) ging das alles reibungslos. Am Samstag wurde der Motor verpflanzt und die neuen Reifen wurden aufgezo-gen. Ein neuer Over Auspuff wurde auch montiert.

Als alles fertig war, habe ich das erste Mal den Motor mit dem Nice-Propheten Oliver gestartet, die Monkey ist direkt gelaufen. Vielen Dank an alle, die mir auf dem Treffen mit Rat und Tat geholfen haben, meine Gorilla umzubauen! □







TEXT UND FOTOS: CHRISTIAN WOLF "STINGRAY"

Da ich ja dem Starrahmen verfallen bin und sich mehrere A-Monkeys in meinem Besitz befinden, die alle keine krumme Flöte hatten und ich auch bei bestem Willen und Geld nix Gescheites gefunden habe, musste ich halt selber ran. Was für ein Satz. :-)

Erst hatte ich gedacht, nimmste die amerikanische Version, die gibt es für Kleines noch neu. Aber die hat die typischen flötenartigen Ausbuchtungen nicht.

Nach dem Vergleich eines Ami-Topfes mit einem deutschen Topf war mir auch klar, warum das so ist: Der Ami-Topf ist von innen anders aufgebaut, da kann man nicht wie bei dem deutschen Auspufftopf durchgucken.

Die Flöte ist mit ihren Ausbuchtungen und Löchern genau an den deutschen Topf mit seinen Prallblechen angepasst.



Deutscher Topf mit Flöte

Selbst ist der Mann.

Also musste eine Musterflöte her. Überlegt, wer könnte eine Flöte haben und wäre bereit mir eine zu schicken? Also den Mann mit den meisten A-Monkeys mal angeschrieben.

Canossa - und siehe da, kein Problem, ein paar Tage später hatte ich eine Flöte zu Hause.



Die Flöte mal unter die Lupe genommen und festgestellt, dass sich ein Nachbau realisieren lassen müsste. Eine Drehbank hatte ich mir mittlerweile angeschafft.

Also auf die Suche gemacht, um 3 Edelstahlrohre mit entsprechenden Durchmessern zu finden, die in einander passen.





Passende Stücke abgeflex und abgedreht.



Der Abschluss kommt aus dem Möbelbereich: Endstück
Für die Einbuchtung habe ich mir ein Presswerkzeug gebaut
und die Hydraulikpresse von einem Kumpel benutzt.



Oben: Gepresste Einbuchtung

Dann noch die entsprechenden Löcher gebohrt, alles verschweißt und den Knick heiß gebogen.



Jetzt noch das Endstück polieren und fertig ist das Musikinstrument. □



Die funkende Dax

TEXT UND FOTOS: THOMAS STERN "VISION-EYES"

Sodala, das Arbeitsleben ist beendet – jetzt beginnt der Freizeitstress.

Gut hat's der, der dann auch auf seine Hobbies zurückgreifen kann. (Im Unterhemd vormittags Schmuddel-TV schauen, das wäre nicht mein Ding.)

Ein oder mehrere Hobbies ist/sind nicht nur für den Rentner wichtig, sondern sollten rechtzeitig auch im Arbeitsleben bedacht und auch bedient werden. Daher, so als Anregung, diese Zeilen.

Gewiss, unser gemeinsames Hobby sind die Bonsais von Honda. Der eine fährt lieber, der andere schraubt oder macht weiß Gott was mit ihnen..... das alles verbindet uns zu einem gemeinsamen Hobby.

Aber noch schöner ist es, Hobbies mit- und untereinander zu kombinieren. Hier mein Beispiel:

Bei mir ist es u.a. noch der Amateurfunk (1). Das mag in Zeiten von Handy & Co. ziemlich antiquiert erscheinen, ist es aber ganz und gar nicht.

So lässt sich DAX-Fahren und Funken hervorragend zusammen erleben. Was macht das Funkgerät auf einer DAX ? (3) Klar ! FUNKEN !



Aber was im Detail ?

Da gibt es mehrere Möglichkeiten:

APRS (2) : Streckenverfolgung live per Funk und im Internet, mit Geschwindigkeitsangaben, Standortbestimmung und

weiteren Angaben – alles kann konfiguriert werden (Datenschutz), Sprechfunk, Notfunk (oft bessere Anbindung ans Netz, als beim Handy), Digitalfunk mit Einstieg ins Internet und das alles in einem Gerät vereinigt. Bis auf die jährl. Bandbenutzungsgebühren (so ca. 12-20.- €) ist der Amateurfunk kostenlos. Eine Teilnahme kann aber erst mit bestandener Amateurfunkprüfung erfolgen. Mittlerweile sind die Prüfungsbedingungen aber sehr "entschärft" worden. Mit-hören und die APRS – Daten aus dem Netz abrufen darf aber jeder.

Eine Abhandlung über den Amateurfunk würde hier zu weit-schweifig ausfallen – wer möchte, kann sich ja im Netz ausführlich darüber informieren. (1).



Besonderem Dank gilt dem Tobi (pizzavernichta) für sein Universaltablet zum Festschrauben an den Lenkerknochen: So ist die Befestigung der Handfunke ein Kinderspiel. Um die Vibrationen zu mindern, werde ich demnächst eine Gummi-matte aufkleben.

Es gibt sicher noch weitere Kombinationsmöglichkeiten für unser Hobby. Lasst die Fantasie spielen – vielleicht berichtet der eine oder andere darüber.

vy 73 de DH8MCT (4)

Tom ☐

(1) Website des DARC: www.darc.de , oder das bekannte Wikipedia.

(2) APRS: Nachzulesen bei Wikipedia. Abrufen der Route bei www.aprs.fi (auch ohne Amateurfunklizenz). Mein Rufzeichen dort : DH8MCT-9

(3) Bei You Tube unter "Die funkende DAX" als kleiner Film zu sehen

(4) Verabschiedungsgruß der Funker: "Viele Grüße vom Fun-ker DH8MCT (Tom)



TEXT UND FOTOS:
BERND DÖPPER "TURBODOEPI"
NICOLE SICKS-DÖPPER "NICOLE"

Giro di Trentino oder...

... alle Jahre wieder – nein, so war es diesmal nicht! Für uns beide war es diesmal eine Alpentour mit einer An- und Abreise auf gewollten, abwechslungsreichen Umwegen.

Nachdem wir alle vergangenen Alpentouren in Pensionen meist in Tanas in der Stilfser Joch Region und zweimal in Campitello im Val di Fassa genächtigt hatten, sollte es diesmal auf einen Campingplatz weiter im Süden gehen. Unser Ziel war der Camping Lago Levico in Levico Terme unweit vom Lago Caldonazzo.

Unsere Anfahrt startete bereits am Samstag, 2. September nach Bayern. Nach einem kurzen Besuch beim Tobi alias *pizzavernichta* verbrachten wir die erste, sehr regnerische Nacht auf einem Wohnmobil-Stellplatz im bayrischen Neubuern. Am nächsten Tag war der Regenspuk vorbei und wir erreichten über den Tauerntunnel - an dessen Eingang Schnee lag - und die Stadt Lienz, welche auch das Tor zum Süden genannt wird, endlich Italien bei schönstem Wetter. Die nächste Zwischenstation war der kleine Ort Rein in Taufers am Fuße des Hochgalls auf etwa 1.600 Höhenmetern gelegen. Die leckere Pizza am Abend mussten wir uns durch einen kurzen Aufstieg verdienen, es hat sich auf jeden Fall

gelohnt. Am Montag ging es dann durch die Alpen weiter nach Levico Terme. Der Platz liegt traumhaft zwischen den Bergen am Levico See und wir wurden mit bestem Wetter begrüßt.

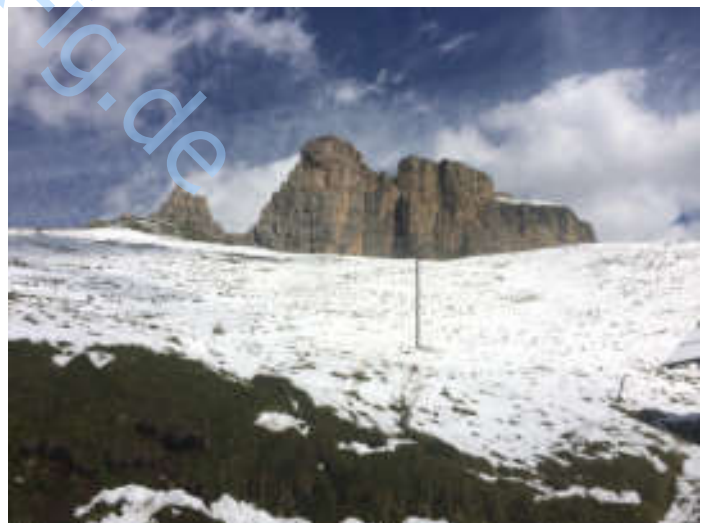


Dieser Zustand hielt bis Freitag an, so dass wir sowohl mit den Innovas als auch mit Monkey und Dax unterwegs waren. Riesentouren wie bei den vergangenen Alpentouren gab es für uns diesmal nicht (für Franz, Tommy und Dominik schon...) und der Urlaubs- bzw. Erholungsaspekt standen im Vordergrund.



Am Montag, 11. September war das offizielle Ende der Vereins-Alpentour und wir machten uns nach einem kulturellen Kurzbesuch in Trient auf den Weg nach Prad am Stilfserjoch. Dort angekommen hatten wir ohne Reservierung mit Glück noch einen freien Platz auf dem Camping Sägemühle erwirbt, Wahnsinn, was im Vinschgau im September noch los ist. Am nächsten Tag hatten wir mit dem "Aufstieg" auf die Passhöhe vom Stilfserjoch mit 2.757 Metern ein klares Ziel vor Augen und die Innova musste mit uns beiden und der Luna in der Hundebox bepackt Schwerstarbeit leisten. Etwa 10 Kurven vor Schluss war das Ziel oben nicht mehr zu sehen, Schneefall! Der Schnee blieb liegen und in kürzester Zeit wäre wohl aus der Passstraße eine Rutschbahn geworden, sodass uns nur die Umkehr blieb.

Einen Tag später starteten wir den nächsten Versuch und der kleine 125er Einspritzmotor konnte seine Zähigkeit erneut unter Beweis stellen, diesmal bis zur Passhöhe. Nach einer Pause und Spaß im Schnee für Luna traten wir die Abfahrt ins Tal an. Ab und zu wünschte ich mir eine hintere Scheibenbremse für die Innova, aber auch so war es möglich, ein ganzes Rudel GS Fahrer aus Holland hinter uns zu lassen. Vielleicht lag es auch an der ständig nach hinten bellenden Luna. ;-)







Am 14. September ging es nach ein paar schönen Tagen wieder nach Hause.

Fazit: Levico Terme ist eine Wiederholung wert und der Platz ideal für Gruppen wie uns. Die Gegend bietet schöne Strecken ohne Ende und das Urlaubsfeeling kommt nicht zu kurz.

Dem im Juli verstorbenen "Schwaben" Oli hätte es auch sehr gut gefallen. Wir vermissen ihn!

Bernd Döpfer und Nicole Sicks-Döpfer ☐



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:

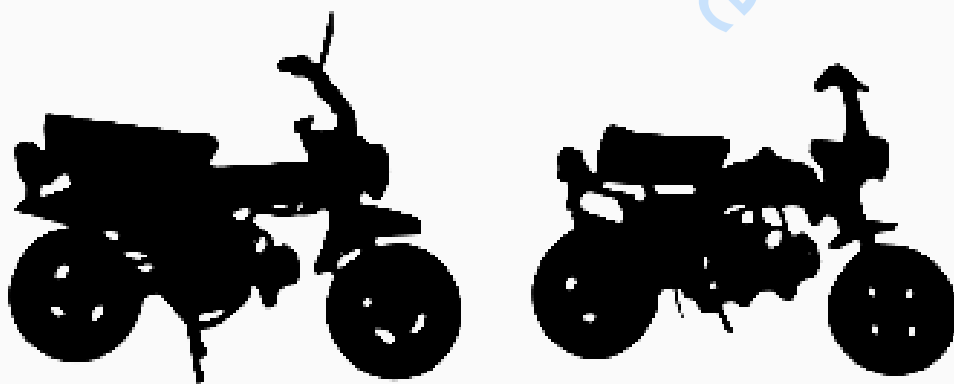
<http://www.igforum.schwabenserver.de>

..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.

Die bisher erschienenen Ausgaben unserer Vereinszeitschrift können hier online "durchgeblättert" werden:

<http://www.small-wheels.de/verein/VM/vmonline.htm>



HONDA

Dax- und Monkey-Interessengemeinschaft e.V.



Oliver Lammel
1964 - 2017



www.dax-ig.de