

# DER VEREINSMEIER

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

Ausgabe 7 - Dezember 2015

Der heiße Stuhl: QR-Silberrücken  
Das EVO-Dax Projekt  
DOHC-Kopf von Daytona  
106cm<sup>3</sup> Oldschool-Tuning  
Standgasprobleme



45 Jahre Dax in Deutschland  
Stoßdämpferachse erneuern  
Treffen - Ausfahrten - Mitglieder

A wie Angesteckt  
Flüssiggummi  
Klappergabel zerlegen

# 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](mailto:vorstand@monkey-ig.de)**

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

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

**Redaktion und Layout:**

Michael Kugler

**Autoren dieser Ausgabe:**

Alexander Diem  
Bernd Döpfer  
Michael Eisenmann  
Marius Eisenmann  
Felix A. Gutierrez  
Tobias Hantschel  
Frank Kliner  
Christopher Lotzkat  
Gerhard Mahr  
Holger Sahlmann  
Eric Schneider  
Thomas Stern  
Fabian Stöhr  
Reinhard Weiß

**Verlag/Produktion:**

Selbstverlag  
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH  
71711 Murr

*Liebe Leser,*

**e**ine der beiden großen deutschen Zeitschriften, die sich mit klassischen Motorrädern beschäftigen, wies im Editorial kürzlich ausdrücklich darauf hin, dass **zwei** Artikel von Lesern stammten. Auf diesen "user generated content" war man richtig stolz.

Das sind wir auf das inzwischen 6. gedruckte Heft unserer Vereinszeitschrift auch. Seit Dezember 2010 habt Ihr jedes Jahr zwischen 60 und 80 Seiten mit Euren Geschichten, Berichten und Fotos gefüllt. Unsere Zeitschrift ist "100% user generated content".

Vielen Dank an alle von Euch, die sich nach den mittlerweile "rituellen" Aufrufen im Forum hinsetzen, schreiben und Fotos zusammensuchen und diese Zeitung mit Leben und Inhalt füllen. Ohne Euch würde es den Vereinsmeier nicht geben!

Dieses Jahr haben wir wieder einen schönen Querschnitt aus persönlichen Geschichten, Dokumentationen von Auf- und Umbauten, Berichten von Treffen und Ausfahrten und Tipps und Vorschlägen aus der Praxis. Dazu gab es viele sehenswerte Fotos, mehr, als wir hier abdrucken konnten.

Ich freue mich, dass es in jedem Heft immer wieder "neue" Autoren gibt, die sich einen Ruck geben und einen oder sogar mehrere Beiträge schreiben. Genauso wichtig sind aber inzwischen die "Stammautoren", die dem Vereinsmeier ein zuverlässiges und planbares Gerüst geben. Die Mischung macht's.

Bleibt mir nur, Euch wie jedes Jahr einen friedlichen Jahresausklang und ein gesundes, zufriedenes und unfallfreies Jahr 2016 zu wünschen. Wir sehen uns!

Viel Spaß beim Lesen !

Im Namen des gesamten Vorstandes

Michael Kugler

# INHALT

Der Vereinsmeier Nr. 7

- 1** Vorwort
- 2** Inhaltsverzeichnis
- 3** Gib Gummi !
- 6** Das Evo-Dax Projekt
- 13** Schritt für Schritt: Dax-Stoßdämpferachse erneuern
- 17** Techno Classica 2015
- 20** Zum Geburtstag eine Dax
- 25** Praxistipps – nicht nur zum Heiraten
- 26** CRF50-Nockenwelle; Leichtes Tuning für 12V-Motoren
- 27** Klappergabel zerlegen
- 28** Standgasprobleme beim 6V-Vergaser
- 29** Kennen Sie Dax? 45 Jahre Dax in Deutschland



- 35** Nicht nur NULL Kilometer: Tom Stern und die Daxen
- 38** Sagen und Legenden
- 40** 3D-Rekonstruktion
- 44** Der heiße Stuhl: Erics QR-Silberrücken
- 48** Manebach 1.0 Treffen in Thüringen
- 52** DOHC – 4 Buchstaben für ein Halleluja
- 54** Eine kleine Hochzeitsgeschichte
- 56** Umbau der Dax 6V-Bremsankerplatte für Scheibenbremse
- 58** 106cm<sup>3</sup> Motoraufbau mit Takegawa R-Stage-Kit
- 66** A wie A-Monkey oder Ansteckend...
- 70** Am Limit: Alpentour 2015
- 77** EUREGIO 2015

# Gummi



für das  
**Spielzeug**

Wir tunken Bremshebel in Flüssiggummi und basteln Ersatz für nicht mehr lieferbare Vibrationsdämpfer.

TEXT UND FOTOS:  
MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

## Teil 1: Gib Gummi !

Bei der letzten Restaurierung einer sehr heruntergekommenen A-Monkey für einen Bekannten wollte ich diese so gut es geht wieder in den Originalzustand setzen. Unter anderem sind beide Lenker dermaßen verbogen und teilweise geschweißt worden, dass ich NOS-Teile dank eines Forumsglieders als stielichten Ersatz verwenden konnte. Die beiden Bremshebel kamen leider ohne die kleinen, schwarzen Verhüterlies am knobbeligen Ende daher. Dies hatte mich in der Vergangenheit schon des Öfteren gestört. Also mal Tante Google gefragt und die Antwort lautet: Flüss-



siggummi – aha! Verschiedene Produkte also durch Käufermeinungen verglichen und mich für die Fa. mibenco aus Aschaffenburg entschieden. Für 15 Euronen ein Töpfchen „Schwarz glänzend“ mit 175g Inhalt

(= etwa zwei größere Schnapsgläser voll) bestellt und zwei Tage später per Paket erhalten.

Kurz die Gebrauchsanweisung überflogen und die zu gummierenden Stellen mit feiner Stahlwolle bearbeitet, damit die Farbe, sorry, das Gummi besser halt findet.

Noch schnell mit Aceton gereinigt und mit latexgeschützter Hand eingetaucht.

Wegen der Freisetzung vom Inhaltsstoff Xylol geschah dies am geöffneten

Fenster. Kurz abtropfen lassen und ein wenig gedreht, damit sich das Gummi schön verteilen kann und keine „Nase“ entsteht. Nach einigen Minuten war es soweit angetrocknet, dass ich den ersten Bremshebel an einem Draht frei in der Luft befestigen konnte. Noch schnell den Zweiten getunkt und nach kurzer Wartezeit zu seinem Bruder gehängt. Immer ca. 10 Minuten später habe ich

die Prozedur insgesamt noch 5x wiederholt, damit die Schicht schön dick wird und nahe ans Original kommt. So etwa nach 24 Stunden ist es komplett ausgehärtet und sieht, wie ich finde, prima aus. Wem es nicht gefällt, der kann es auch wieder abpödeln.





## Teil 2: "Gnubbel machen..."

Gegen Ende der zweiten Saison mit meiner A-Monkey fiel mir bei verschiedenen Drehzahlen ein seltsames, schnarrendes Geräusch auf, welches ich zu lokalisieren versuchte. Es stellte sich heraus, dass der Kennzeichen-/Rücklichtträger an zwei Stellen auf Grund der Vibrationen gerissen ist. Nach dem Schweißen und Neulackieren des Trägers ist mir bei der erneuten Montage am unteren Ende mittig des hinteren Schutzbleches ein 6mm Loch aufgefallen.

Kurz beim wandelnden Monkey-Lexikon Peter N. aus H. angerufen und nachgefragt, wofür das Loch wohl da ist. „Mensch Micha, da kommt so'n kleiner viereckiger Gummiklotz rein, der verhindert



Vibrationen und dadurch reißt nix am Kennzeichenhalter ein. Hat auch nur die deutsche A und ist bei Honda nicht mehr lieferbar.“ Besten Dank!

Na toll, habe keine Lust, dauernd den Träger zu schweißen und zu lackieren. Im Forum hat ein Kollege in einem schönen, bebilderten Bericht beschrieben, wie er aus einem Stück Gummi mittels Fräse ein Teil nahe dem Original hergestellt hat - er könnte damit sofort in die Serienfertigung gehen, wenn ich mir die volley eingegangenen „Bestellungen“ anderer A-Besitzer so ansehe....

Solange wollte ich jedoch nicht warten und einen Zugang zu einer Fräse habe ich leider auch nicht. Mit der Handfeile oder Schleifpapier ist es sehr, sehr mühsam, Gummi zu bearbeiten. Zumal dieser Gnubbel so klein ist, dass man ihn kaum vernünftig festhalten kann. Daher wird erst einmal eine „quick-and-dirty“-Lösung anvisiert, die auch noch zusätzlich meine Fingerkuppen schont.

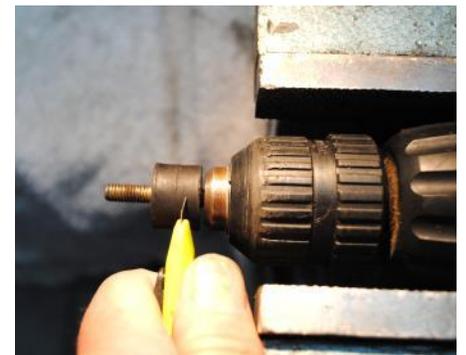
Mir kommt es im ersten Step weniger auf die „original-Miniatur-Monopoly-Häuschen-Optik“ an, als mehr ein Abstellen/Verhindern der vermaledeiten Vibrationen, die mit

Vorliebe alte, unschuldige Bleche zum Einreißen bringen.

In der Grabbelkiste habe ich nach längerem Suchen einen Gummi-Metall-Puffer oder auch Silent Block oder Schwingungsdämpfer genannt mit 5mm Gewinde gefunden.



Dies schien mir das geeignete Objekt für mein Vorhaben zu sein. Kurz mal ausgemessen, wie „dick“ der Gummi sein muss, damit er „spack“ zwischen Schutzblech und Kennzeichen-träger passt: 7mm. Also kurzerhand das Teil locker in die im Schraubstock festgeklemmte Bohrmaschine eingespannt und bei kleiner Drehzahl vorsichtig(!) mittels Messer sauber durchgeschnitten.



Das sieht doch schon mal gar nicht schlecht aus: sauber abgetrennt, ohne Verwackler oder Ähnliches.

Flugs eine passende 5mm U-Scheibe nebst Mutter genommen und ab in die Garage. Passt, wackelt und hat Luft. Die neue Saison kann kommen, aber bitteschön ohne „Good Vibrations“..... □.

# Das EVO DAX Projekt

TEXT UND FOTOS:  
REINHARD WEIß "GARLARDO"

## Kapitel 1.

Nachdem ich 2014 zum ersten Mal in Gruibingen auf unserem Vereinstreffen mit meiner frisch restaurierten Dax war, musste ich schnell feststellen, dass ein Großteil der Kollegen mit mehr Pferdchen unterwegs sind als 50 ccm bzw. 75 ccm – somit spalteten sich auch die Ausfahrten in zwei Lager - die "Kleinen" und die "Großen".

Für die Großen war meine Rote einfach zu schwach auf der Brust – also bin ich mit den "Kleinen" mitgefahren was aber auch einen riesen Spaß gemacht hat.

Gleichzeitig ist im Hinterkopf so ein Gedanke entstanden, dass man eigentlich noch eine Zweite braucht mit mehr Leistung – dieser Gehirnfurz ließ sich einfach nicht mehr verdrängen und hat sich in meinen Hinterkopf festgesetzt – aber was sollte es werden ? – Klar musste es wieder so ein Pressblech-Ding sein, auch wenn ich kurzzeitig über eine Monkey nachgedacht hatte.

Nachdem ich ja schon ein 6V Modell besitze, sollte es dieses Mal eine AB23 sein.

In meinen Augen ist die originale AB23 ja nicht gerade ein optisches Highlight, also war klar, das Ding muss komplett umgebaut werden - aber jetzt erst mal eine passende finden! Im August 2014 war es dann so weit. Unser Tobi alias "Pizzaver-

nichta" hatte die optimale Basis für mich – Baujahr 1988, komplett, nur ohne Motor und Papiere – top, genau so was habe ich gesucht.

Den Weg in die Rosenheimer Gegend kannte ich ja mittlerweile und somit stand die Dax schnell bei mir in der Garage.

So ein Umbau musste natürlich auch den TÜV Segen bekommen, was eigentlich in meinen Augen das größte Problem darstellte – also mal bei den Scene Tunern angefragt, was alles so möglich ist. Für mich war klar, 20PS



sollten nach Fertigstellung anliegen. Wenn man bedenkt, dass so eine Dax in Serie nur 3 PS hat - also eine Leistungssteigerung um das 7-fache - wird das sicherlich die größte Hürde bedeuten. Nach einigen Telefonaten und Emails war dann klar, es geht - JC Customizing sollte die Adresse sein, mit der ich meinen Umbau machen möchte.

## Kapitel 2.

Die Zerlegung ging ja relativ flott, in 1,5 Stunden war die Dax komplett zerlegt – wenn nur alles so schnell gegangen wäre. Leider gab es bei der Sichtung die ersten Probleme: die Stoßdämpferaufnahmen waren so ausgenudelt, dass nur eine Total-Operation half – Forumskollege "Öhli" hat mir dann schöne neue

gedreht, nach meinen Angaben wurde dann gleich etwas Verstärktes und Verbreitertes eingebaut.

Zu diesem Zeitpunkt stand nämlich schon fest, dass eine G-Craft Schwinge und eine breite Felge mit 4,5 Zoll eingebaut werden sollen. Der Ausbau der alten Aufnahme ging mittels Bohrlehren relativ easy, das Einschweißen übernahm mein Bekannter – ein Problem weniger. Im Großen und Ganzen hatte der Zahn der Zeit schon seine Spuren hinterlassen und von daher war klar, dass ich um eine Neulackierung nicht herumkommen werde.

Deswegen hatte ich mich ent-

schlossen, einige nicht mehr gebrauchte

Löcher und Falze zu verschließen – ich glaube, das nennt man "Cleanen".

Bei der Dax ist ja bekanntlich das Spritfass relativ klein und der Dax Freund freut sich über jeden Schluck mehr, vor allem, wenn mehr Leistung ansteht, allzu viele Alternativen gibt es da ja nicht und einen externen Tank wollte ich aus optischen Gründen nicht anbauen – kurzum, einen 3,5 Liter China Tank bestellt – leider sollte das nicht der einzige sein – nachdem der zweite China Tank nach der Bearbeitung (Kaltverformung) inkontinent geworden war, hatte ich vom Dünoblech-China-Schweiß die Schnauze gestrichen voll – daher habe ich beschlossen, einen Edelstahltank zu bauen.

Also mal einen Styrodur-Klotz besorgt und das Ding so lang bearbeitet, bis es geschmeidig in die Dax passte, am Rahmen der Dax wurde dabei nichts verändert – die Außenform war nun geboren.

Die Maße vom Klotz habe ich dann auf das CAD Programm übertragen und mir anschließend ein paar 1,5mm Edelstahlbleche lasern lassen. Mein Bekannter hat mir dann den Tank geschweißt – was eine enorme Arbeit war – Ergebnis: 3,3 Liter, immerhin fast einen Liter mehr als der Originale – da freut sich der Dax Fahrer. Der Tank wiegt aber jetzt auch dreimal so viel wie ein Original-Tank, nicht gerade Gewichtstuning, aber das war es mir wert.

Die Gabel, Felgen, Fahrwerk, Bremsen und Motor sind relativ schnell aus Kirchheim unter Teck bei mir eingetroffen. Beim Motor ist die Wahl auf den Daytona Anima 190 gefallen, zugegeben, nicht der Schönste, aber in Preis/Leistung unschlagbar – und da ja so gut wie jeder Nice fährt, sollte es mal was anderes sein, auch wenn es aus China ist.

Im Mai wurde die EVO dann zum ersten Mal zusammengesteckt und Vereinskollege Malte hat mich hingewiesen, evtl. noch eine Motorverstärkung einzubauen – also wieder mal den Kopf zerbrochen, wie diese ausschauen sollte, ohne am Rahmen einen Eingriff vorzunehmen. Auch dafür fand sich bald eine Lösung – eigentlich relativ simpel: eine gebogene Edelstahlplatte mit einem halben Rohr aufgeschweißt, mit dem Rahmen verbunden – und somit einen Kraftschluss zwischen Motor und Rahmen hergestellt.

Natürlich wurden auch Sachen eingebaut, die es schon gibt, wie z.B. der Seitenständerschalter mittels Reed Kontakt von Klaus alias "Elektrolurch" – einfach eine geniale Lösung – kostet nicht viel, ist war-

tungsfrei und der TÜV Mann meckert auch nicht mehr.

Ach beim Tacho habe ich mal was anderes gewagt und den Motogadget Tiny verbaut. Ich habe zwar wegen den haardünnen Kabeln fast einen Nervenzusammenbruch bekommen, aber letztendlich habe ich auch das geschafft.

Im Juni war die EVO dann soweit, um neue Farbe zu bekommen – BMW Basecoat metallic – es sollte mal was anderes sein, nachdem es ein Umbau ist, der relativ wenig mit dem Original gemeinsam hat, darf die Farbe auch mal etwas anderes als Candy... sein – geplant war eigentlich Mattlack, aber der wurde mir ausgedredet – wer weiß, für was das gut war.

Der Zusammenbau ging ziemlich geschmeidig, ich hatte ja vorm Lackieren alle Teile angepasst, das war auch gut so – eigentlich passte nichts *plug & play* – alles musste auf seine Art angepasst werden, z.B. waren die zurückverlegten Fußrasten so eng am Motor, das eine Bedienung nur mit Kinderfüßen möglich gewesen wäre, dafür mussten breitere Distanzstücke her, Drehmaschine habe ich keine, also wieder was in Auftrag gegeben und natürlich wieder mal warten – warten - warten.

Leider gab es auch kurz vor Fertigstellung wieder ein paar Rückschläge, von den ganzen kleineren Problemen ganz zu schweigen. Das größte Problem trat an der Hinterradfelge auf – die war leider so stark verzogen, das sie nicht mehr zu retten war, Materialfehler bzw. mangelnde Qualität. Kein Problem, dachte ich, wird reklamiert und ausgetauscht –, "Pustekuchen" – leider ist die 4,5er Felge von Daytona nicht mehr lieferbar, somit musste schnell eine Alternative her. Gott sei Dank hatte JC eine hübsche Alternative für mich und somit ist die Felgenbreite hinten jetzt auf 4,85 Zoll angewachsen, Bremsscheiben und Naben mussten

dabei auch wieder verändert werden.

Dabei wurden auch gleich die Reifen geändert. Zu Anfang waren die Conti Twist in den Dimensionen 130/60-10 und 110/60-10 drauf, jetzt sind Heidenau in 130/70-10 und 100/80-10 montiert, damit schauen die Räder nicht mehr so nach Monkey aus – auf eine Dax müssen eben richtige 10-Zoll-Felgen drauf. Leider hat das wieder mal ein mittelschweres Loch in die Kasse gerissen – wie war das nochmal: wer billig kauft, kauft zweimal – aber auch das gehört zu unserem Hobby, aus Fehlern lernt man und mit dieser Erfahrung bin ich sicher nicht allein.

Der Motor ist eigentlich so ziemlich das Einzige, was unangetastet blieb – zumindest was die Technik angeht, sozusagen – "out of the box". Nur die Optik wurde von einigen Forumsgliedern bemängelt, also wurde der Motor auch noch etwas verschönt – bisschen "Bling Bling" kann ja nicht schaden – ein Original Honda Monkey Deckel, Seitendeckel und Ventildeckel wurden hochglanzverdichtet und runden den EVO Look noch ab.

Wer jetzt noch wissen möchte, warum ich die Dax "EVO" nenne – ich wollte einfach eine weiterentwickelte Dax als Sport Version bauen, die alles besser kann als die alte, aber doch noch den Charme einer Dax hat und die auch noch als solche erkennbar ist – da kam mir Evolution "EVO" Dax genau richtig vor .

Somit kann man sagen: "ich habe fertig" – besser gesagt: vorläufig, denn man wird nie fertig, wer weiß, was mir für nächstes Jahr noch alles einfällt.

Man sieht sich 2016 auf der Straße.

Gruß

Reinhard alias „GarlarDO“

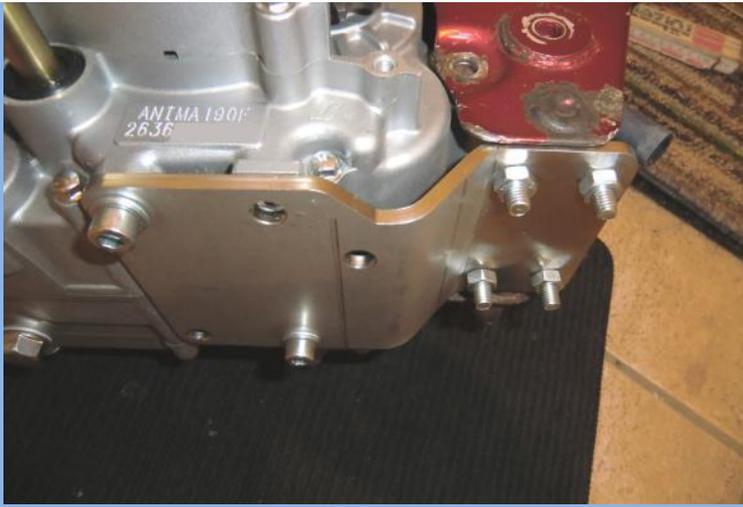




Organspender aus Bruckmühl:  
Eine 1988er AB23 aus dem "Pizzavernichta-Fundus"  
bildete die Ausgangsbasis für den Umbau zur "Evo-Dax"

Der Rahmen wurde an einigen Stellen optimiert und erhielt nach zwei Fehlversuchen mit China-Tanks einen maßgeschneiderten Edelstahltank mit jetzt "beeindruckenden" 3,3 Litern Kraftstoffvolumen.





**Motorverstärkung:**

Edelstahlplatte mit einem halben Rohr aufgeschweißt, mit Rahmen und Motor verschraubt – und somit einen Kraftschluss zwischen Motor und Rahmen herstellt.

Unten: Erster Zusammenbau vor der Lackierung.

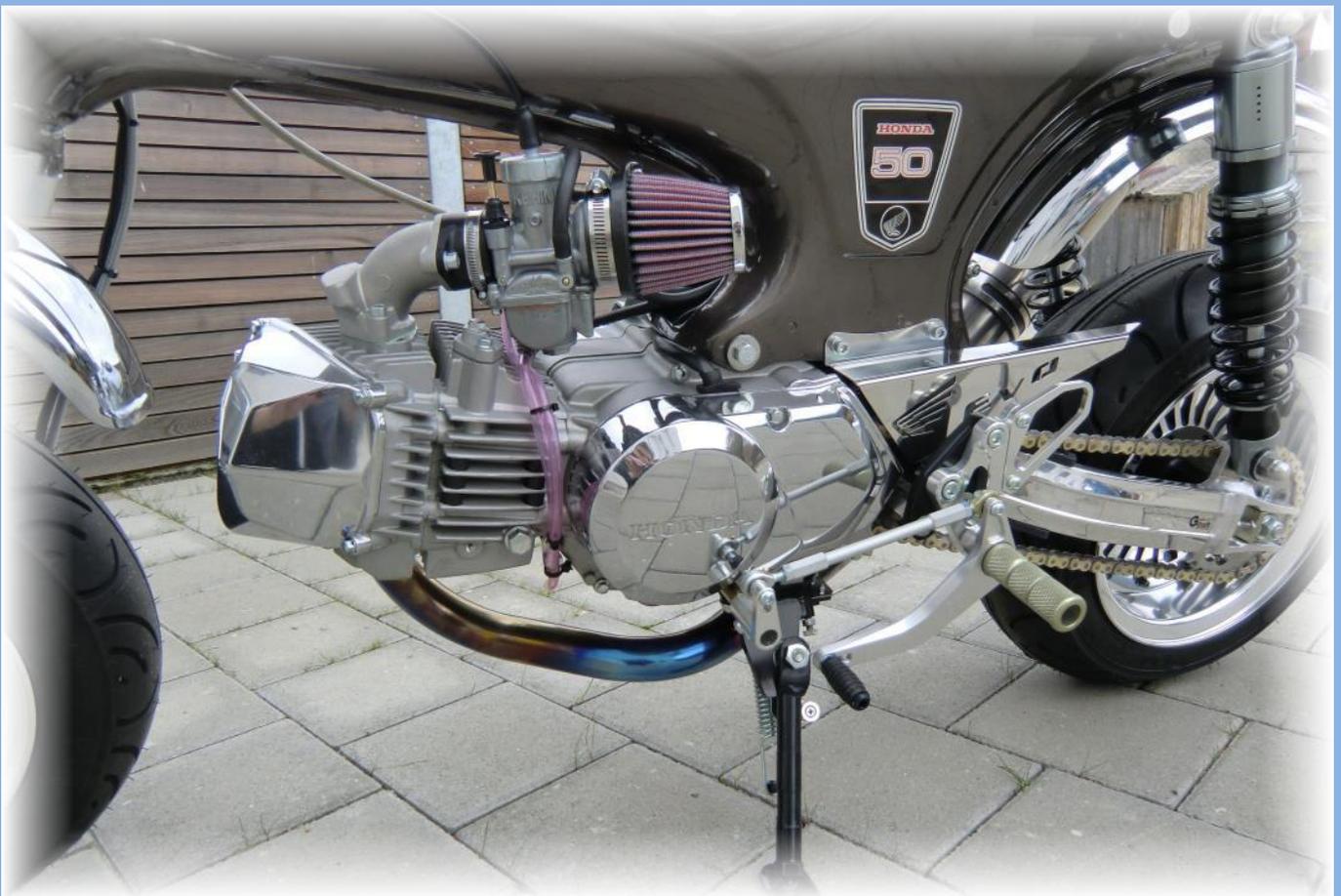




Oben: Fast fertig. Motogadget-Tacho und Lackierung in BMW "Basecoat Metallic"



**Nur Schokoladenseiten:**  
Reinhardt's EVO-Dax





# Achsen-



# Wechsel

## Praxistipp: Erneuern der Dax-Stoßdämpferachse

TEXT UND FOTOS:  
REINHARD WEIß "GARLARDO"

**W**er Dax fährt, kennt die Probleme mit verhunzten Gewinden an der Stoßdämpferaufnahme – wenn man sie noch nachschneiden kann, umso besser und die Probleme sind gelöst – was aber, wenn dies nicht mehr möglich ist – da hilft meist nur die radikale Methode: Die Aufnahme muss gegen eine neue getauscht werden – so etwas drehen zu lassen, ist ja heutzutage kein Hexenwerk mehr.

Die alte Welle aber auszubauen, *ohne* den Rahmen zu beschädigen, ist nicht so einfach – mit dem richtigen Werkzeug aber halb so schlimm.

Eigens angefertigte Bohrlehren:  
Links mit 5 mm-Bohrerführung, rechts 10 mm





Zuerst die alte Achse links und rechts mit ca. 1,5 cm – 2 cm Überstand vom Rahmen abschneiden.

Bitte *unbedingt* vorher ausmessen, damit nachher die Achse in der richtigen Position sitzt – AB23/DB01 und 6V Dax sind da unterschiedlich.



Dann zuerst die Lehre mit dem 5er Loch aufstecken und ca. 3 cm – 4 cm tief bohren – danach das Gleiche mit der großen Lehre mit dem 10er Loch ausbohren.



Nun müsste schön mittig ein 10er Loch in der Stoßdämpferachse sein.



Jetzt den Überstand der Achse bündig mit dem Rahmen abschneiden.



Anschließend mittels Stufenbohrer die Welle auf 15 mm ausbohren – am besten einen Stufenbohrer nehmen, der nicht größer als 15 mm ist – somit kann nicht versehentlich größer gebohrt werden. Jetzt müsste die Achse schon fast lose sein: Mittels Zange etwas drehen und die Reste aus dem Rahmen ziehen.





Zum Schluss nur noch etwas entgraten und die neue Stoßdämpferachse in die gebohrten Löcher führen und einschweißen oder einschweißen lassen.



Besser als neu.

Meine Bohrlehren verleihe ich gerne, wenn jemand von Euch so eine Aktion mal vorhat.

Viel Erfolg und viele Grüße  
Reinhard alias "Garlardo"

# TECHNO CLASSICA ESSEN 2015



TEXT UND FOTOS:  
CHRISTOPHER LOTZKAT "GRASCHI" / MICHAEL KUGLER

## TECHNO-CLASSICA, ESSEN, 13.-19. APRIL 2015

**T**echno Classica 2015 – Routine und Neuerung zugleich.

Was mittlerweile zur erfolgreichen Routine geworden ist, sollte man sich nicht nehmen lassen und so war der Verein auch in diesem Jahr wieder auf der Oldtimermesse „Techno Classica“ in Essen vertreten. Die Veranstaltung an sich ist mittlerweile in der Tat Routine geworden. Es sind dieselben Hallen, derselbe Ort, fast dieselbe Zeit und auch immer wieder derselbe Prozess.

Beantragen, Planen, Karten abholen, Aufbauen, eine ganze Woche immer wieder zur Messe tingeln, viele Gespräche führen und am Ende wieder retour, alles in die andere Richtung. Klingt langweilig? Ist es aber nicht.

Im Jahr 2015 wollten wir Nägel mit Köpfen machen: Mehr Platz. Das heißt, den Platz der letzten Jahre aufgeben und sich mit einem neuen Platz anfreunden. Wir waren im Vorfeld gespannt, was das für uns bedeutete. Ein neuer Platz bedingt evtl. eine neue Standaufteilung. Und so kam es auch: Wir bekamen einen neuen Stand zugewiesen. In der gleichen Halle wie in den Jahren zuvor wurden wir

zwar nach wie vor untergebracht, aber wir erhielten einen Eckplatz. Länger, aber nicht ganz so tief – nicht mehr tief genug, um die Traverse an die Seite zu stellen. Nun war also Neuplanung angesagt – geht nicht, gibt's nicht - und so kam neuer Schwung in die Routine.

Schnell wurden Standskizzen im Forum gepostet und Vorschläge eingebracht. Klasse, wie doch immer wieder neue Ideen zusammen gekommen sind. Über Telefon wurde sich dann auch direkt über neue Dekoration ausgetauscht und Varianten besprochen, wie man den Verein und die Fahrzeuge besser präsentieren konnte. Maximaler Nutzen aus den uns auferlegten Neuerungen.

Die Messe konnte kommen, die Standbesetzung war mittlerweile fest definiert und auch die Planungen für Auf- und Abbau wurden gekonnt erledigt. Für kurzfristige Probleme kann man sich auf seine Kollegen verlassen. "Geht nicht" gibt's mal wieder nicht. So konnten auch unerwartete Ausfälle von Transportern relativ schnell kompensiert werden.

Zur Standausstattung gehörte dieses Jahr unter anderem eine schön hergerichtete Vitrine mit Honda Logo, beleuchtet und abschließbar. Nicht nur die Vielfalt an Fahrzeugen konnte so präsentiert werden, sondern auch die diversen Leckereien von Ersatzteilen und Zubehör fand

nun darin einen schönen Platz auf unserem Stand. Da durfte natürlich auch ein Exemplar des Vereinsmeiers nicht fehlen.



Ebenfalls zur Abwechslung beitragen durfte eine Leinwand samt Beamer, mit dem Fotos von Aufbauten, Umbauten und Ausfahrten gezeigt werden konnten. Festgehalten wurde das Geschehen wie immer von unserer Webcam. Diesmal mit speziell gesponserter Internetkarte eines Vereinsmitgliedes. So war es wieder möglich, für Daheimgebliebene und / oder Verhinderte einen kleinen Eindruck von der Messe mitzubekommen. Denn Eins muss wieder mal gesagt werden: Wer nicht dabei war, hat etwas verpasst.

Die Messe glänzte wie immer durch eine große Vielfalt an Fahrzeugen, diverse Sonderausstellungen aber vor allem durch extrem großen Aufwand mancher Vereine, ihren Stand auf ein unfassbar hohes Präsentationsniveau zu heben. Das dient nicht nur dem Sieg bei der Standbewertung und damit der Vereinskasse, es ist auch besonders schön anzusehen, wenn man als Besucher daran vorbeigeht. Als Teilnehmer der Messe kommt einem hier zugute, dass man auch mal während der Aufbauphase durch die Hallen schlendern und dem regen Treiben zusehen kann.

Absolutes Persönliches Highlight und verdienter Sieger der Standbewertung: Ein "Revell"-Bausatz des Fiat 500 in 1:1. Wunderschön und detailliert umgesetzt.



Was nehmen wir aus diesem Jahr von der Messe mit?

1. Gespräche über unsere Fahrzeuge gibt es ohne Ende. Das bedeutet: Das Interesse ist groß, das Wissen meist klein und die Veranstaltung daher so sinnvoll wie wichtig.
2. Der neue Platz war anfangs ungewohnt und alle waren skeptisch, aber im Endeffekt war er genauso gut oder schlecht wie bisher.
3. Neuerungen sind gar nicht so schlecht.
4. Es hat wieder jede Menge Spaß gemacht.

Für das kommende Jahr sind bereits wieder Planungen angelaufen. Im Rahmen der Euregio-Ausfahrt haben sich die lokal beteiligten Mitglieder getroffen, um über die Standplanung 2016 zu reden. Obwohl eine Teilnahme natürlich noch nicht zu 100 % feststeht, gibt es jede Menge Argumente, die dafür sprechen. Aber bei all der Routine, die diese Veranstaltung bietet ist klar: Veränderung schadet nicht und wenn man sich den Aufwand anderer Vereine ansieht, so ist auch klar, dass wir uns noch mehr anstrengen können. Daher wollen wir 2016 Routine mit Veränderung kombinieren und den Verein gewissenhaft und mit viel Spaß präsentieren. Wir können gespannt sein, was das Jahr bringt aber nun blicken wir zuerst mal auf ein schönes Messejahr 2015 zurück. Ich bedanke mich bei allen Beteiligten, denn wie schon bei der letzten Mitgliederversammlung gesagt: Die Messe liegt mir am Herzen. Mit **ALLEN** Beteiligten und Verantwortlichen aus dem Verein. Es hat Spaß mit euch gemacht und ich freue mich, mit euch weiter an unserer Teilnahme arbeiten zu dürfen. □



Oben: Aus dem "barocken Oberschwaben" – Fabian alias Daxfieber beim "Standdienst".

Felix' Dax bekam Besuch von "Zuhause": Nette Messteilnehmerin aus Japan.

Links: Zwischendurch musste noch etwas an der Elektrik gebastelt werden. Von links: Felix, Thies (extra für ein paar Messetage aus Hamburg angereist) und Graschi.



# Zum Geburtstag eine Dax

TEXT UND FOTOS:

ALEXANDER DIEM "BBFMACHINE"

Servus beieinander!

Ich freue mich, dass ich hier ein bisschen was über mich und meinen Dackel schreiben darf.

Mein Name ist Alexander Diem, ich bin 38 Jahre alt und komme aus Frontenhausen (Niederbayern). Ich arbeite bei einem großen Automobilzulieferer und in der Freizeit werke ich gerne rum.

Angefangen hat bei mir die inzwischen mehr als nur Begeisterung für die Bonsais eher zufällig. Ich pflanzte vor ca. 12 Jahren mit meiner Freundin (damals wohnten wir in ihrem Elternhaus) im Schuppen Blumenstöcke um. Dabei fiel mir ganz hinten in der Ecke ein altes, rotes,

dreckiges Gefährt auf. "COOL - eine Monkey!! (Bei uns werden meist alle kleinen Gefährte unwissend als Monkey bezeichnet, da relativ selten :-)) Die Dinger sind lustig. So was fährt ja Bud Spencer bei Zwei wie Pech und Schwefel, schade, dass die hier vergammelt." Ich hatte ja keine Ahnung!!

Meine Freundin erzählte mir, dass ihr Vater das gute Stück aus München für wenig Geld nach Hause gebracht hat mit dem Gedanken, dass die Mama damit zum Einkaufen fährt. Leider wurde sie dann nur einmal bewegt und schlummerte anschließend im Schuppen vor sich hin.

Es vergingen die Jahre und immer, wenn wir an dem besagten Stück vorbei gingen, sagte ich, wie schade es ist, dass man nicht damit rumfahren kann. Der Bruder meiner Freundin machte immer wieder Andeutungen, das Moped fahrtüchtig zu machen. Doch es geschah nichts.

Es war 2011 - mein 35. Geburtstag, wir waren bei meiner „Schwiegermama“ zum Frühstück eingeladen. Meine Freundin sagte dann, sie wolle mir mein Geburtstagsgeschenk zeigen.

Dazu soll ich in die Garage gehen, sie kommt dann nach.

Ich stand in der Garage und wartete gespannt auf meine Überraschung.

Von der Seite rollte plötzlich meine Freundin Anita mit der roten "Monkey" in die Garage.

Ich war erst irritiert, da ich wirklich völlig überrascht war. Ich freute mich sehr über das Geschenk, ohne zu wissen, dass das meine zweite große Liebe werden würde...

Meine Freundin hatte ihrem Vater erzählt, dass ich immer wieder von dem „Mofal“ (sagt sie immer) rede und dass es schade ist, dass es hier verkümmert. Der gab darauf sein O.k., mir das Ding zu schenken.

Dafür will ich mich hier nochmal ganz herzlich bedanken!



So, nun stand sie da und ich schaute mir das Ganze jetzt mal genauer an, da vorher immer Gerümpel vor der Kiste stand.

Erst mal ein Foto von dem Typenschild gemacht. Google wird schon wissen, was ich da habe.

Die Bezeichnung war ST50G und es kam eine "DAX"? Aha, also keine Monkey, es gab also auch was Anderes, das klein, aber keine Monkey ist.

Ich las mich ein bisschen durch die Vorschläge und blieb dann bei einem - für mein weniger als Basiswissen - ausgezeichneten Forum hängen.

Es war: <http://igforum.schwabenserver.de>

Ahh, erst mal registrieren und mich vorstellen, bevor ich mit meinen mehr als oft dämlichen Fragen anfangen kann.

Meine Vorstellung von dem Ganzen war "ein bisschen neuer Lack und mit minimalen Einsatz fahrbereit machen". So der Plan. (Ich wusste ja nicht was ich da angefangen habe...)



So, ran ans Zerlegen und alles ab zum Sandstrahler. Delen waren mir egal, Hauptsache Rost und alle anderen Alterserscheinungen weg.

Danach ging es ab zum Pulverbeschichter, da ich da mal gearbeitet habe, war das preislich naheliegend für mich. Die Farbauswahl war halt begrenzt, nur bestimmte RAL Töne waren verfügbar.

Ich wälzte also die Farbkarten durch und blieb beim verfügbaren "RAL 2004 Reinorange" hängen.

Das passt - dachte ich - und die schwarzen Teile wieder schwarz und alles silberne silber.

So, der Motor war an der Reihe, kann ja nicht so schwer sein, habe ja früher mit 16 auch immer an der 80er rumgeschraubt. Doch was war das - kein 2Takter?? Gibt's das!

Egal, erst mal zerlegen und alles fein säuberlich fotografieren, damit es auch später wieder seinen Platz findet. Gehäusehälften gestrahlt und neu lackiert und alles wieder zusammengesetzt.

Bei meinen Teilen für den Rahmen und anderen Anbauteilen hatte ich weniger Glück, kaufte viele Sachen doppelt und dreifach (vermeintliche Schnäppchen aus Fernost), da ich immer blauäugig dachte, "Dax ist Dax". Ich wusste zwar, es gibt 6 und 12 Volt, aber das es nicht nur Unterschiede beim Motor sind, war mir nicht klar. Ebenso, dass auch Chinesen die Dinger immer noch nachbauen...

Leider ging auch beim Pulvern etwas in die Hose: Meine Teile wurden in den von mir fein säuberlich beschrifteten Kartons für die drei Farben wohl etwas gemixt und ich hatte jetzt ein schwarzes Gabeloberteil.

Sch... dachte ich, aber ist egal, ich fahr ja nur ein wenig damit rum.

Also alles der Reihe nach montiert und irgendwie gefiel mir das Ganze dann und das ist auch heute noch so. So sah das dann aus:



Der Frühling stand inzwischen vor der Tür und ich konnte es nicht erwarten, fertig zu werden, um zu sehen, ob das auch funktioniert, was ich da geschraubt habe.

Dax aus dem Keller an die frische Frühlingsluft gebracht, Tank befüllt und versucht, das Ganze in Gang zu setzen. Doch leider Fehlanzeige. Also wieder im Forum um Hilfe gebeten, diese kam oft schnell, oft zögerlich, aber meistens sehr fachkundig. Doch hier waren alle Tipps leider nichts wert. Es war der Benzinschlauch, der beim Einbau anscheinend einen Knick erhalten hatte.

Gut, alles schön verlegt und nach ein paar Mal Treten war dann auch das erste Erfolgsgefühl da.

Doch über einen im Stand komisch laufenden Motor kam ich nicht hinaus, also wieder ab ins Forum, hier konnte man mir jetzt schnell helfen. Der Vergaser war leider nicht mehr zu gebrauchen, also Replikavergaser drauf und die Kiste lief. Ich war begeistert, dass die Mühle lief und fast 60 Sachen schaffte. Gleich mal eine kleine Tour fahren, läuft super, doch bei der Heimfahrt Ernüchterung:

irgendwie quälte sich der Motor und ich fluchte vor mich hin und war wieder auf dem Boden der Realität.

Leider war mir beim Zusammenbau ein Fehler unterlaufen, die Welle für die Ölpumpe war nicht sauber eingebaut. Nockenwelle heiß gelaufen, Kopf im Arxxx.

Egal, machen wir was Gelagertes drauf, dachte ich, ist eh viel besser. Also billig einen Kopf besorgt und drauf damit. Das Moped lief aber leider nie mehr so, wie bei der ersten Fahrt.

Na gut, egal, ging ja immer noch an die 50 Sachen.

In der Arbeit erzählte ich meinem Freund Andreas Beck immer von meinen Erfolgen bzw. Misserfolgen.

Irgendwie gefielen ihm nach anfänglicher Belustigung aber die kleinen Dinger und er besorgte sich eine Gorilla (*siehe Bericht im Vereinsmeier 5*).

Miteinander kamen wir immer mehr in die Materie hinein und dachten über Tuning nach, das wir dann auch mit einem 70 ccm Setup machten.

Die Mopeds liefen ganz gut und im Forum hatten wir gesehen, dass eine Ausfahrt in Kelheim geplant war.

Das wäre schon schön, mal Leute kennen zu lernen und über die ganzen Probleme auch einmal sprechen zu können. Da wir ja bis dahin niemanden kannten, der unser Hobby teilt.

Also von einem Freund den Van ausgeliehen und ab nach Kelheim. Schön war es, als wir ankamen, aber auch ernüchternd:

#### **Wir waren die einzigen mit kleinen Motoren???**

Wir sind total out mit unseren kleinen Nummernschildern und waren etwas unsicher, ob das so gut war, hierher zu kommen.



Aber alle Zweifel waren unbegründet und wir wurden sehr freundlich aufgenommen.

Endlich konnten auch einigen Namen aus dem Forum Gesichter zugeordnet werden.

Nach einem schönen Mittagessen stand die Ausfahrt auf dem Programm, also rauf auf die Bikes!

Wir fuhren durch eine wirklich schöne Landschaft und nach ca. 15 Km merkte ich, dass irgendwas nicht stimmte, da sich mein Moped ganz schön plagte.

Wir machten eine Pause, quatschten, fuhren weiter an eine Tanke, füllten unsere durstigen Lastentiere wieder auf und fuhren weiter Richtung Start.

Leider erreichte ich diesen nicht mehr, da ca. 3 km vor dem Ziel bei mir Ende war. Ach war das peinlich, die ganzen Leute, was die jetzt wohl denken.

Aber es kam ganz anders und das gefällt mir heute noch, dass man sich immer hilft. Sofort wurde Werkzeug ausgepackt, um eine erste Diagnose durchführen zu können.



Leider konnten wir nicht viel feststellen, doch die erste Vermutung "Kolbenfresser" war es nicht.

Zuhause gleich am selben Tag noch den Motor zerlegt und dann die nüchterne Erkenntnis: Kurbellwelle gefressen. Ahhh - wieder eine Stange Geld, inzwischen hat sich ja schon durch Fehlkäufe und Blödheit einiges angesammelt, es entstand etwas Frust.

Aber naja, der Rest des Jahres verstrich dann fast unspektakulär.

Andi kam in der Arbeit mit der Idee, dass wir doch leicht unsere Gefährte auf Motorradzulassung umbauen könnten, da wir ja nicht immer mit nicht eingetragenen Sachen herumfahren wollten.

Auf der einen Seite war ich voll dafür, andererseits wollte ich das Originale irgendwie nicht kaputt machen.

Wir befassten uns ein wenig damit, was wir uns für Motoren besorgen wollten und was für eine Eintragung alles nötig ist. Das Ganze haben wir uns etwas einfach vorgestellt, denn unsere TÜV-Prüfer im Umland waren davon nicht so begeistert wie wir. Nun hatten wir unser Vorhaben schon begonnen und konnten nicht mehr zurück. Wir hatten einen Händler gefunden, der unseren Wunschmotor im Angebot hatte. Ein Nice soll es werden mit 146ccm.

Angerufen und einen Abholtermin vereinbart, TÜV später kein Thema.

Andi und Ich fuhren also 1 ½ Stunden zu dem Händler, hmmm, *Händler ???* Ein Haus, eine Garage - ah, ein klei-

ner Aufkleber am Postkasten verriet uns, dass wir richtig waren.

Also rein und der freundliche Herr und seine Frau begrüßten uns. Wir sprachen über unser Vorhaben und gingen dann auch in die Garage, wo ein Motor fertig hergerichtet stand. Wir waren etwas irritiert, da die Rede ja immer von zwei Motoren war, einer für Andi und einer für mich.

Einen zweiten könne er nicht mehr auftreiben und die Enttäuschung und Ratlosigkeit war mir ins Gesicht geschrieben. Wäre ein gutes Angebot gewesen.

Als wir die Garage verließen und er uns seine Besitztümer zeigte, fiel mir ein Motor am Boden auf und ich sprach ihn darauf an.

Ach ja, das ist ein gebrauchter Nice, hat erst 4000 km runter - quasi wie neu.

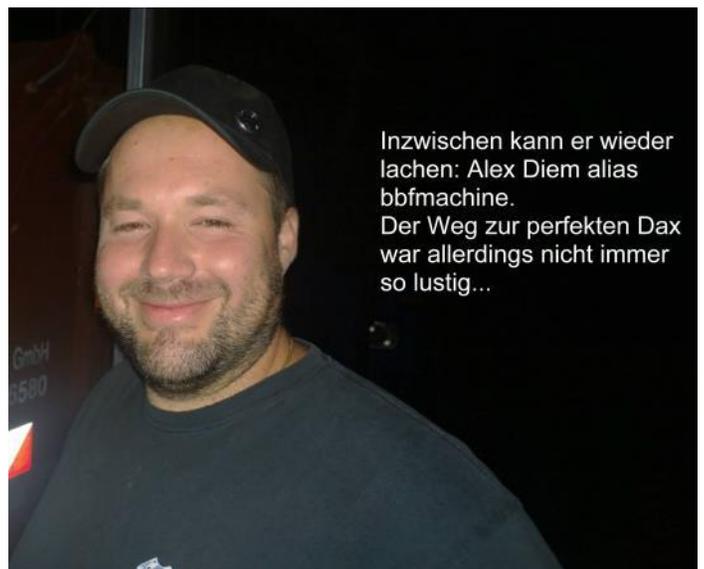
Da war sie wieder, die Naivität und Dummheit!

Super, dachte ich und der Preis war fast wie geschenkt.

Also gekauft, er wollte ihn nochmal aufhübschen und ich konnte ihn eine Woche später holen.

Überglücklich über den Fang bastelte ich weiter, um alles fertig zu machen und zum TÜV zu fahren.

Die 6V Gabel bei HSM auf Nice Holme mit Nice Bremse umgebaut, Blinker, Kabelbaum, Armaturen - alles bitte nur orig. Honda, außer dem Gepäckträger, da reicht ein Chinasteil.



Inzwischen kann er wieder lachen: Alex Diem alias bbfmaschine. Der Weg zur perfekten Dax war allerdings nicht immer so lustig...

So, alles fertig, wir kontaktierten unseren Motorenverkäufer, um alles eintragen lassen zu können, aber was war jetzt?

Plötzlich nicht mehr möglich!?

Wir fielen aus allen Wolken, denn es steckte viel Geld und Zeit in unseren Gefährten.

Doch nach etwas Arbeit im Internet konnten wir doch noch jemanden ausfindig machen, der uns helfen konnte.

Alles war wieder gut, so dachte ich, aber mein schöner Motor machte immer ein komisches, leicht klackendes

Geräusch und ich hatte erste Zweifel an meinem Schnäppchen, da ja die Betreuung im Nachhinein eher bescheiden war. Selber mach ich da nix, zu teuer ist das Ganze, also Motor raus und zum Fachmann geschickt, zur Generalüberholung. Wenige Tage später klingelte auch schon das Telefon, schlechte Nachricht: das Klackern kommt von der Kurbelwelle, diese hat schon sehr viel Spiel, zwei Gänge sind auch eher bescheiden.

Na gut, hilft ja nicht, inzwischen war der Preis schon auf ein aus Neuteilen montiertes Stück angestiegen.

Wieder happy über das jetzt instandgesetzte Teil vergingen die Monate ohne große Vorkommnisse.

Ein bisschen mehr Leistung darf es aber gerne noch sein, dachte ich, da Andi mit seinen 125 ccm fast flotter unterwegs war.

Also auf der Weihnachtsfeier mit Frank (TRP) ins Gespräch gekommen, was man da für ein überschaubares Budget machen könnte. "Kopf bearbeiten" war dann seine Antwort. Das mache ich, dachte ich und schickte das gute Stück auch gleich zu ihm.

Bei der Gelegenheit musste auch die Lackierung nochmal neu gemacht werden, da ich ja immer noch die Dellen im Rahmen hatte. Also alles zerlegen und weg damit.

Doch es kam wieder einmal ganz anders, als ich dachte!

Frank offenbarte mir, dass da nicht nur Niceteile verbaut waren und das, was verbaut ist, nicht gerade eine technische Höchstleistung war. Das hieß Motorhälften, Zylinder, Kopf neu - ansonsten ist leistungsmäßig Schluss.

Ich war wieder mal am Boden zerstört, mein so geliebter aus "original Honda Teilen" bestehender Motor ist gar nicht das, was er vorgibt zu sein.

Flüche gingen in des Verkäufers Gegend!

Aber naja, wenn, dann soll es was Gescheites werden und lieber lässt man am Auto Reparaturen warten, bevor das Heiligtum hinten bleibt.

Inzwischen bin ich mehr als glücklich und man ist nie fertig, aber fast.



Das ist das aktuelle Ergebnis meiner Reise:

Honda Dax mit TRP Nice Motor 146 ccm, bearbeitetem Kopf, R20 Nocke, VM26, Silentium-Auspuff, Stage Rundrohrschwinge, 6V Gabelbrücke von HSM mit NICE Gabel und 220 mm Scheibe auf orig Felgenstern HSM, G-Craft Felgen, Armaturen Nice, Fußrasten, Bremshebel hinten und Kickstarter Takegawa. □



# Praxistipps

TEXT UND FOTOS:

TOBIAS UND SUSANNE HANTSCHEL

"PIZZAVERNICHTA" / "SCHNEGGAL1990"

Für den diesjährigen Vereinsmeier habe ich euch drei Themen zusammengestellt. Zum einen das Billigtuning der 12V-Motoren mit dem einfachen Wechsel der Nockenwelle. Zum zweiten das Klappergabelthema, was beim Kauf einer Dax/Chaly vielleicht hilfreich sein kann. Und zu guter Letzt das Standgas-Problem mit den alten 6V Dax Vergasern.

Mehr wird es wohl vorläufig von meiner Seite aus nicht mehr für den

Vereinsmeier geben. Es gibt bereits genügend gute und hilfreiche Tipps und Tricks in diversen Foren Themen oder eben in anderen Meiern und so hoffe ich einfach darauf, dass auch andere, teils sehr fähige Leute ihre Themen vorstellen und sich ein wenig durch das jährliche Zusammenspiel aller Vereinsmitglieder animiert fühlen, auch Beiträge zu schreiben.

Ich für meinen Teil habe dieses Jahr einen totalen *Hangover* gehabt. Kaum zum Schrauben und Basteln gekommen. Was wohl mitunter an der Hochzeitsplanung lag ;)

Auf diesem Wege möchte ich mich, nein, möchten **WIR** uns nochmal recht herzlich bei euch allen bedanken!

Danke dafür, dass es diese Interessengemeinschaft gibt!

Danke dafür, dass ihr an uns gedacht und so viel zusammengelegt habt!

Danke für diese wundervollen Überraschungen an diesem wunderschönen Tag!

Mit diesen Zeilen wünschen wir Euch allen einen schönen Winter mit tollen Projekten, einen guten Saisonstart für 2016 und allzeit 'ne handbreit Grip unter den Reifen!



# CRF50-Nockenwelle: Leichtes Tuning für den 12V-Motor

TEXT UND FOTOS:

TOBIAS HANTSCHEL "PIZZAVERNICHTA"

**72** cm<sup>3</sup> im 12V Motor: Dieses Oldschool Tuning macht wenig Sinn. Ein auf 72 cm<sup>3</sup> umgebauter 50iger 12V Motor macht nur halb so viel Spaß wie seine Kollegen der 6V Generation. Erst nach einem Tausch der Nockenwelle und Anpassung des Einlasskanals wird's spannend. Der Motor dreht freier und zügiger hoch, klingt rauchiger und nimmt präziser die Gasstöße an. Jedoch kann man nicht einfach irgendeine „Race-Nocke“ verbauen. Es gibt beim 12V Motor deutlich mehr zu beachten, als bei seinem 6V-Vorgänger.

"Die Ventildfedern sollten gegen stärkere getauscht werden" – heißt es. Sinnvoll ist das aber wirklich nur bei Nockenwellen mit extrem großem Hub oder bei sehr hohen Drehzahlen. Ich kann leider nur aus Erfahrungen mit der Kitaco-„Race-Nocke“ und einer „NoName-Nocke“, welcher einer Nockenwelle des DB01 sehr ähnelt, sprechen.

Wer jedoch nur ein wenig mehr Abzug im unteren Drehzahlbereich wünscht und nicht gerade auf der Autobahn links überholen will, kann sich auch mit 50 cm<sup>3</sup> und einer Nockenwelle der CRF50 Modelle ein klein wenig behelfen.



CRF50 Nocke im Vergleich zur AB22E-Seriennocke

Sie passt ohne jegliche Bearbeitung in den AB22E-Zylinderkopf und das Ventilspiel wird genauso eingestellt, wie ab Werk angegeben.



## CRF50 Nockenwelle

Allerdings hat diese Nockenwelle deutlich bessere Steuerzeiten und wesentlich mehr Ventilhub, was einer besseren Zylinderfüllung zugutekommt. Setzt man einen AB22E-Motor mit CRF50 Nockenwelle in einen 6V Rahmen samt Vergaser und Auspuff, so erhält man eine maximal Geschwindigkeit von ca. 63 km/h bei einem deutlich besseren Abzug aus den unteren Drehzahlen heraus.

In der folgenden Tabelle werden die Motoren der CRF50 und der AB23 miteinander im Serienzustand verglichen:

	AB23		CRF50	
Leistung	1,8 kW	bei 7000	2,2 kW	bei 8500
	2,4 PS	1/min	3,0 PS	1/min
Drehmoment	2,8 Nm	bei 4500 1/min	3,43 Nm	bei 3500 1/min

Das ergibt einen Leistungs- und Drehmomentzuwachs von ca. 22%. (Die CRF50 hat einen kleineren Vergaser, als die AB23 – es kann also ein wenig „mehr“ sein)

Im Endeffekt geht ein Motor mit diesem Setup vergleichbar gut, wie ein umgebauter ST50GE mit Oldschool Tuning. Am Berg fällt er aber immer noch schneller (als Oldschool 6V) ab – mangels Hubraum. □

# Klappergabel zerlegen

TEXT UND GRAFIK:

TOBIAS HANTSCHEL "PIZZAVERNICHTA"

**A**n sich ist das kein großer Aufwand. Jedoch muss die Dax oder Chaly dazu am besten vorne frei hängend sein – sonst wird der Ausbau etwas schwierig.

Es gibt jedoch eine Prüfung, mit der ihr die Führungshülsen der Klappergabel prüfen könnt. Dazu versucht ihr einfach, die Tauchrohre, an denen das Rad befestigt ist, in der Gabel in Fahrtrichtung hin und her kippen – ist das möglich, so sind die Führungshülsen verschlissen. Je stärker dieses Kippen ist, umso schwammiger fährt sich die Dax oder Chaly.

Nun aber zum Ausbau der Tauchrohre:

Faltenbälge von den Überwurfmuttern abziehen und selbige lösen – das geht am besten mit einem Hakenschlüssel, da diese Überwurfmutter keinerlei Aufnahmen für Gabelschlüssel, sondern anstelle dessen eine Bohrung besitzen. Bitte allerhöchste Vorsicht walten lassen, oftmals sind die Gewinde stark korrodiert und das Gewinde dementsprechend schwergängig. Sollten sich die Überwurfmutter nicht lösen lassen, so empfiehlt sich eine mehrtägige Kur mit WD40 oder vergleichbaren Rostlösern. Geht es dann immer noch nicht, so kann man sich mit leichten Hammerschlägen auf die Überwurfmutter in den meisten Fällen weiterhelfen. Ist auch das erfolglos, hilft meist nur noch der Weg über eine große Rohrzange – die Überwurfmutter nimmt dann meist Schaden und reißt an einer Seite auf. Ersatz gibt es noch neu bei HONDA: Bestell-Nr. 51503-098-000.

Sobald nun die Überwurfmuttern gelöst sind, können auch die Schrauben an der Gabelbrücke außen gelöst werden – jedoch noch nicht herauserschrauben. Jetzt die Tachowelle und den Bremsseilzug lösen



und das Vorderrad ausbauen. Nun noch das Schutzblech entfernen und die oberen Schrauben vollständig herausdrehen.

Erst jetzt können die Tauchrohre vollständig nach unten herausgezogen und geprüft werden.

Freie Länge der Feder: 148,5 mm

Federspannung: 40+/-2.4/147.5kg

Das Zerlegen der vorderen Federbeine erfolgt mithilfe eines Durchschlags, Hammers und ein wenig Kraft. Der Federteil muss vom verchromten Tauchrohr getrennt wer-

den, da es sonst nicht möglich ist, die Führungshülse zu ersetzen. Ihr braucht einen Durchschlag mit ca. 3 mm Durchmesser und müsst den Sprengstift austreiben. Sobald das geschafft ist, kann die alte Hülse entfernt und die neue aufgezogen werden. Bei der Gelegenheit kann gleich der Simmerring in der Überwurfmutter mit ersetzt werden. Denkt bitte daran, bevor ihr den Sprengstift wieder einsetzt, muss die Überwurfmutter samt dem Faltenbalg wieder auf dem Tauchrohr sein!

Habt ihr euer Federbein nun wieder vervollständigt, sollte die Feder ordentlich mit Wälzlagerfett vollgeschmiert werden. Seid nicht sparsam, aber übertreibt es auch nicht. Hauptsache, die Tauchrohre federn

wieder ohne Spiel in der Gabel und bleiben nicht stecken.

Beim Einbau unbedingt darauf achten, dass die Nasen an der oberen Seite unseres Federteils nach innen zeigen! Sonst sitzt das Federbein

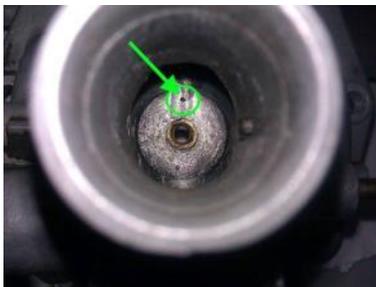
nicht korrekt und es kann beim nächsten Ausbauen zu erheblichen Problemen kommen (z.B. lassen sich die oberen Schrauben nicht mehr lösen)! □

## Standgasprobleme beim 6V-Dax-Vergaser

TEXT UND GRAFIK:

TOBIAS HANTSCHEL "PIZZAVERNICHTA"

In der letzten Zeit gab es häufiger das Phänomen, dass sich das Standgas eines 6V Vergasers beim besten Willen nicht einstellen ließ. Ultraschallbäder, Zahnbürstenbehandlung und Spezialreiniger halfen nicht. Selbst der neue Dichtsatz war bei manchem nur raus geworfenes Geld. Die Sache ist aber denkbar einfach. Sobald sich das Standgas nicht mehr korrekt einstellen lässt und Falschluff, ein zu kurzer Gasschieber oder sonstige Defekte sicher ausgeschlossen werden können, sollte der

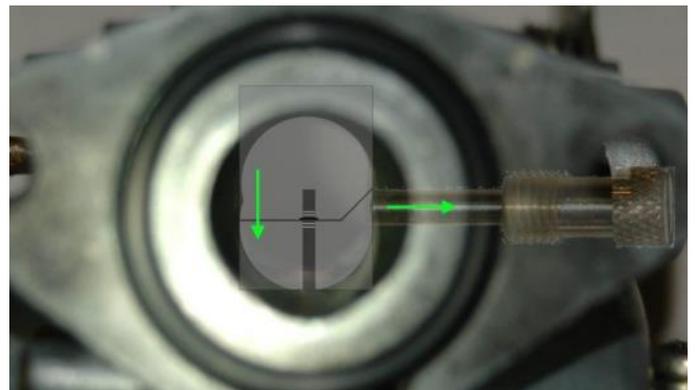
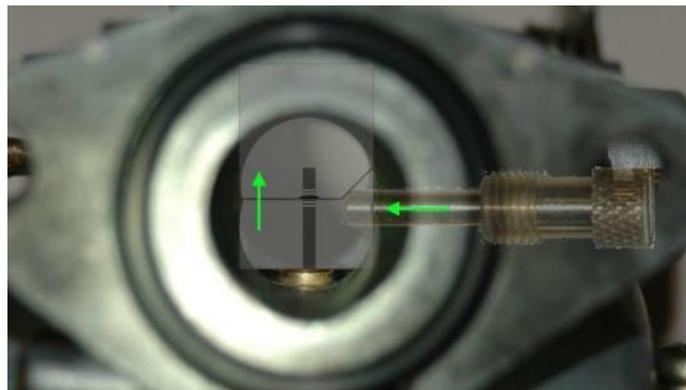


Diese ca. 0.8mm große Bohrung muss frei sein!

Vergaser an einer Stelle besonders begutachtet werden.

Diese 0,8 mm große Bohrung führt ums Eck zur Leerlaufdüse. Man kann sie prüfen, indem die Luftregulierschraube vollständig eingedreht wird. Dann den Vergaser kopfüber halten und Benzin in die Bohrung der Leerlaufdüse tropfen lassen.

Es sollte nun an der im Bild markierten Stelle wieder heraustropfen. Ist das nicht der Fall, muss unbedingt dieser Kanal wieder frei gemacht werden – teilweise geht es mit einem dünnen angespitzten Draht, teilweise aber auch gar nicht mehr, da der Kanal vollständig „zugewachsen“ ist.



Was passiert, wenn die Standgasschraube weiter hinein- oder herausgedreht wird? Im Gasschieber ist seitlich eine kleine Anphasung, über die man beim Hineindreihen der Standgasschraube den Gasschieber hebt oder senkt.

Sollte hier nun Benzin auslaufen, so ist die Einstellschraube zu entfernen und dort der Durchgang zum Luftfilter zu prüfen. Kommt hier kein Benzin an der linken Bohrung seitlich im Vergaser raus, so können zwei Kanäle verstopft sein – einmal der Kanal von der Luftfilterseite zur Einstellschraube, was leicht zu beheben ist und einmal der Kanal von der Einstellschraube zur Leerlaufdüse, das wäre ein größerer Aufwand, der nur mit einem guten Bohrer, Gewindeschneider und einer kleinen M2 Schraube lösbar wäre. Deshalb immer auf eine saubere Lagerung der Vergaser achten! □



Verlauf der angesaugten Luft für den Leerlauf

# 45 Jahre Dax in Deutschland

## Kennen Sie Dax? Nein! Kein Wunder.

TEXT: GERHARD MAHR "ATHENER"

*Abdruck des Händlerbriefs und des Dax-Prospektes mit freundlicher Genehmigung von Honda Deutschland Niederlassung der Honda Motor Europe Ltd. Eigentümer aller Rechte am verwendeten Bildmaterial ist HONDA.*

**A**ch je, schon wieder so ein dummer Spruch von einem Witzbold im Forum, der ausschließlich auf acht Zoll unterwegs ist, könnte man meinen. Solche "Experten", die nicht über den Tellerrand raus schauen wollen, gibt es ja bei Monkey- und bei Daxfahrern. Ich bin ja selbst so einer.

Weit gefehlt. Mit dem Spruch hat Honda Deutschland quasi die Markteinführung der Dax im Frühjahr 1970 eingeläutet. In Japan und in den USA waren schon Daxen auf den Straßen, nun also sollte die Dax die Herzen der Bundesdeutschen erobern.



Zusammen mit einem DINA4 Prospekt konnte ich Anfang des Jahres das abgebildete Schreiben vom 13.03.1970 ersteigern. Soichiro Honda höchstpersönlich war damals noch Geschäftsführer, die Postleitzahl wurde dreistellig angegeben, es gab noch Telex- und Telegrammadressen.

Die Jüngeren unter uns kennen diese Art der Kommunikationstechnik gar nicht mehr.

Gesucht wurden in diesem Schreiben an die "sehr geehrten Herren" Handelspartner für den Vertrieb des „charmanten“ Produkts, mit dem man ohne Probleme z.B. auch in die Wälder fahren könne. Naturschutzvereine würden heute vermutlich gegen derartige Werbeaussagen Sturm laufen.

Damen hätten eine besondere Vorliebe für die Dax – kann man doch damit Einkaufen fahren. Die nächste Klage irgendeiner Feministin würde heutzutage ins Haus flattern.

Ja – und die Handelspartner sollten auch gute Gewinne machen können, bei der knapp 1.000 DM teuren Dax. Japan schien damals noch ein Billiglohnland zu sein.

Überall Spaß, viel Spaß wird versprochen – und damit sollte Honda Recht behalten. 45 Jahre später machte mir das Lesen dieses Schreibens richtig Spaß.

Auf den nachfolgenden Seiten findet Ihr einen Abdruck des Schreibens und des ersten (schwarzweiß!) Prospektes der Dax.

*Wir bedanken uns an dieser Stelle bei HONDA Deutschland für die freundliche Genehmigung, das Material hier zu verwenden. (d. Red.)*



# HONDA

European Honda Motor Trading GmbH

European Honda Motor Trading GmbH · 605 Offenbach-Rumpenheim · Neugasse 18

605 Offenbach-Rumpenheim

Neugasse 18

Telefon: 888011-17

Telex: 4152794 hon d

Telegramm: hondamotor

Banken:

The Bank of Tokyo, Hamburg  
Deutsche Bank AG, Offenbach/Main  
Commerzbank AG, Offenbach/Main  
Frankfurter Bank, Offenbach/Main

Postscheck, Hamburg

Offenbach/M., 13. März 1970

Sehr geehrte Herren,

kennen Sie DAX? Nein! Kein Wunder.

Kennen Sie HONDA? Vielleicht! Gut.

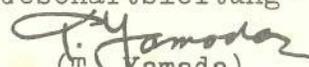
Aber besser ist, wenn Sie HONDA - falls Sie diese noch nicht kennen sollten - jetzt kennenlernen. HONDA ist der größte Motorrad-Hersteller der Welt. HONDA baut seit Jahren Autos, Motorräder, Landmaschinen, Generatoren, Bootsmotore usw. HONDA - in aller Welt ein Begriff von Qualität und Präzision.

Und DAX ist HONDA's neuestes Produkt, das bald auf den deutschen Markt kommt. Die Honda ST 50 DAX ist ein charmantes Motorrad, wie Sie aus beiliegendem Prospekt selbst ersehen können, mit dem man große Freude hat. Honda ST 50 DAX ist vielseitig - man kann DAX überall mitnehmen wo das Fahren großartig ist - in die Stadt, auf's Land, in die Wälder und in Urlaub; überall Spaß, viel Spaß!

DAX ist ein 4-Takter mit 50 ccm. DAX - kinderleichte Bedienung, kein Schalten, kein Kuppeln, automatische Fliehkraftkupplung, ein Minimum an Wartungs- und Serviceaufwand - das sind die Eigenschaften von DAX. Die Damen haben besondere Vorliebe für DAX, denn es ist herrlich auf DAX zum Einkaufen zu fahren und DAX läßt sich überall parken. Wir sind der festen Überzeugung, daß DAX genau wie in Japan und USA auch in Deutschland ein "Bestseller" wird, und dieser Bestseller kostet im Einzelhandel DM 998,-- incl. Mehrwertsteuer.

DAX bringt Ihnen gute Gewinne, worauf Sie sich richtig freuen können. Na ja, wir brauchen nicht viel über DAX zu reden. Sie können sich selbst von DAX überzeugen. Wir werden in Ihrer Nähe DAX-Treffen veranstalten und möchten Sie gerne einladen. Alle Ihre Fragen werden wir persönlich beantworten. Verpassen Sie den Anschluß nicht. Fahren Sie DAX Probe. Vergessen Sie bitte nicht die Antwortkarte zurückzusenden. Wir melden uns.

Mit freundlicher Empfehlung  
EUROPEAN HONDA MOTOR TRADING GMBH  
- Geschäftsleitung -

  
(T. Yamada)

Geschäftsführer: Soichiro Honda, Takeo Fujisawa, Noboru Okamura, Masayoshi Nakamura, Fumio Mukoyama, Minoru Saida, Toru Yamada  
Sitz der Gesellschaft: Offenbach-Rumpenheim, Neugasse 18 · Amtsgericht: Offenbach/Main, HRB-Nr. 2578 · Stammkapital: DM 3 000 000.



## Ein Vielseitiges und kinderleicht zu bedienendes Motorrad

Die neu entwickelte, höchst vielseitige ST-50 ist in Japan und den Vereinigten Staaten bereits ein Verkaufsschlager. Mit diesem kompakten, sicheren und überaus wirtschaftlichen Kleinmotorrad, wird ein Beitrag zur Erleichterung des Pendler- und Berufsverkehrs geleistet. Gleichzeitig ist es das ideale "Spassinstrument". Die Lenker können heruntergeklappt werden, um die ST-50 in einem Kofferraum oder auch Boot zu verstauen und sie so zu einem Campingplatz, an den Strand oder einfach überall dahin zu transportieren, wo Freizeitvergnügen gross geschrieben wird.

## Modell-Variationen

Die ST-50 gibt es in den beiden Ausführungen Typ 1 und Typ 11; beide haben den 49 ccm Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle, Dreiganggetriebe mit automatischer Fliehkraftkupplung, einen stabilen, leichten und sportlich aussehenden T-Rahmen, breite Reifen, einen Doppelleffel und eine ausgezeichnete Federung.

Typ 1: Der gesamte Vorderteil einschliesslich Lenker und Vorderrad kann in wenigen Minuten und ganz ohne Werkzeug abgenommen werden, was den Transport erheblich vereinfacht.

Typ 11: Dieses Modell ist robuster und sieht noch sportlicher aus. Es hat verchromte kurze Schutzbleche, einen schräg nach oben verlaufenden Auspufftopf und grosse Bodenfreiheit. Die Schaltung wurde speziell für sportliches Fahren im Gelände abgestimmt.



## Sicherheit und Fahrkomfort

Auch hier wurden bei beiden Typen zahlreiche Vorrichtungen für maximale Stabilität und äusserste Sicherheit vorgesehen. Trotz den kompakten Gesamtabmessungen hat die ST-50 einen relativ langen Radstand, breite Reifen und einen tief liegenden Schwerpunkt, was die Strassenlage entscheidend verbessert. Da der Sitz so niedrig liegt, kann der Fahrer leicht beide Füsse auf den Boden stellen, wenn es nötig ist. Das macht die ST-50 wesentlich sicherer als ein Fahrrad.

Das Bremslicht leuchtet auch dann auf, wenn nur die Vorderradbremse betätigt wird.

Die ST-50 wird von dem ausdauernden, zuverlässigen und leistungsstarken 4-Takt-Motor mit obenliegender Nockenwelle angetrieben, der den Namen HONDA weltberühmt gemacht hat. Das Ansaug- und Auspuffsystem ist so abgestimmt, dass bei niedrigen und mittleren Motordrehzahlen ein grösseres Drehmoment entsteht.

Auf Grund des Übersetzungsverhältnisses kann die ST-50 ohne Schwierigkeiten im dichten Stadtverkehr und querfeldein durchs Gelände gefahren werden.

Ein ausgezeichneter Fahrkomfort wird durch die Teleskopfederung am Vorderrad und die Schwingarmfederung am Hinterrad gewährleistet, letztere wird durch ölhydraulische Stossdämpfer unterstützt.

Mit diesen neuen und einzigartigen Eigenschaften dürfte die ST-50 einen neuen Markt erschliessen, weil sie für den Stadtverkehr und das Gelände, für die Fahrt zur Arbeit und zum Freizeitvergnügen gleichermaßen geeignet ist. Sie ist in den Farben rubinrot und saphirblau zu erhalten.



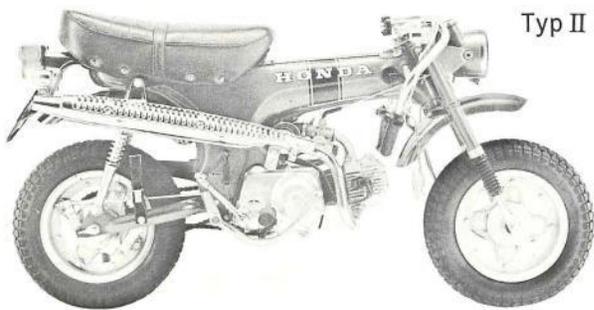
#### Technische Daten

<b>MOTOR</b>	
Typ	Viertakt-Einzylinder-Motor mit obenliegender Nockenwelle
Hubraum	49 ccm
Bohrung x Hub	47 x 41,4 mm
Verdichtungsverhältnis	8,8 : 1
<b>LEISTUNG</b>	
Höchstgeschwindigkeit	ca. 70 km/h.
Höchstleistung	4,5 PS (DIN)/9.000 U/min.
Höchstes Drehmoment	0,37 mkg/8.000 U/min.
Steigfähigkeit	16 %
Verbrauch	1,5 L/100 km
<b>SCHALTGETRIEBE</b>	
Typ	Dreigang-Getriebe mit Fusschaltung, automatische Fliehkraftkupplung

<b>RAHMEN</b>	
Typ	Gepresstes Stahlblech, "T-Rahmen"
Kraftstoffbehälter	2,5 Liter
Reifengröße	3,50 - 10
<b>ABMESSUNGEN</b>	
Länge	1495 mm
Breite	580 mm
Höhe	960 mm
Radstand	1035 mm
Bodenfreiheit	130 mm für Typ I
	165 mm für Typ II

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

# ST-50 TYP I



Typ II

Typ I



# ST-50 TYP II





# Nicht nur NULL Kilometer...

## MEIN (BISHERIGES) DAX-LEBEN

TEXT UND FOTOS:  
THOMAS STERN "VISION-EYES"

Angefangen hat die Begeisterung für die kleinen 4-Takter Anno 1971: Da stand vor einer Bäckerei eine candy-goldene ST 50 E. Die gehörte dem Chef. Er hatte 2 Filialen am Ort und pendelte mit ihr regelmäßig hin und her. Die 2-Takter Herkules, Zündapp & Co. beherrschten damals klangmäßig das Straßenbild. Da fiel die DAX vollkommen aus dem Rahmen: Sowohl optisch als auch akustisch. Das machte das Ding für mich sehr interessant und unvergessen. Die hohe Leichtkraftradversicherungsprämie war aber für mich ein unüberwindbares Schülerbudgethindernis.

Dann kam die Bombenmeldung: Die DAX gibt es als Mokick !

Tja und was würde so ein Traumbike kosten: Stolze 998.- DM ! Zuviel für den Geldbeutel.

Immer wieder bin ich mit meinem Ciao Mofa in die Nachbarstadt zum Händler gedüst: Es war einfach keine gebrauchte DAX zu haben.

Und dann: Es wurde gerade eine junge DAX als Versicherungsfall gebracht: Ein Kieslaster hatte seine Ladung über sie gegossen. So, da

stand sie jetzt: Eine candy-rote DAX mit guten 400 km auf dem Tacho und vielen kleinen Lackfehlern – der Preis: 500.- DM.

Mein Mofa war schnell verkauft und die Zwischenfinanzierung auch gesichert: Mit Papa (er hatte damals eine BMW R 50/5) habe ich sie dann (es war im Sommer 1974) abgeholt. Ich durfte auf der DAX beim Heimfahren hintendrauf sitzen. Mensch, war das ein Gefühl auf meinem starken Bike so schnell heim zu düsen (sie lief aus unerfindlichen Gründen viel besser, als die angegebenen 38 km/h.....). Einziges Hindernis war meine fehlende amtliche Fahrerlaubnis – und Papa war kein Freund des Schwarzfahrens. Der 16. Geburtstag fällt leider in den Winter, aber damals konnte man die Prüfung schon vor Erreichen der Altersgrenze ablegen: So konnte ich 1 Woche später schon die Prüfung machen – es war nur der 5er Führerschein, der für die DAX ausgereicht hat und dafür sehr günstig war. Eine blöde Situation war es aber trotzdem: Da steht eine fahrbereite DAX, der Führerschein ist gemacht, nur fahren durfte ich sie trotzdem

nicht... Als Papa und Mama bei Freunden zu Besuch waren, hat es mich einfach gepackt: Ich musste unbedingt damit fahren: Die Strafe folgte bei Fuß: Ich glaube, es waren so ca. 8 km, als der Motor zu stottern anfang, dann ausging und ums Verrecken nicht mehr ansprang. Heimschieben war angesagt. Die Angst, *nach* der Regierung die heimische Garage zu erreichen, hat mich zu sportlichen Höchstleistungen angespornt. 10 Minuten Vorsprung waren das Ergebnis! Sicher habt ihr die Ursache der Unpässlichkeit schon lange erraten?! Es war der Klassiker: Verschlossener Tankdeckel.

Die folgenden 2 Jahre und über 12.000 km (sie war täglich im Gebrauch – dafür wurden die Schulnoten immer schlechter) hat die DAX mich nie im Stich gelassen, viel Freude bereitet und sogar die 1. Freundin beschert.

August 1976: Jähes, unverschuldetes Ende meiner DAX durch einen Verkehrsunfall: Totalschaden + 2 Wochen Krankenhaus waren das Ergebnis.



Oben: Nicht mit allen Daxen wird gefahren. Zumindest nicht vorwärts ;-)  
Zwei von Toms Fahrzeugen sind reine "Standmodelle" mit Null Kilometern – und im Auslieferungszustand.



Mit dem Schmerzensgeld konnte ich mir dann meine 2. Honda finanzieren: Eine CB 200.

Es kamen und gingen mehrere 2-Räder – stets unvergessen war aber die DAX und natürlich auch alle mit ihr erlebten Freuden.

Mittlerweile sind viele Jahre ins Land gezogen und das Jahr 2005 wurde im Kalender angezeigt. Es war ein sonniger Sonntag, als ich im Netz stöberte und unbewusst mal DAX in die Suchmaschine getippt hatte: Ein bisschen Literatur gelesen – die DAX wird schon länger nicht mehr gebaut, etc. und dann plötzlich: Ein Motorradhändler in Düsseldorf bietet für 2500.- € / Stück neue DAXen an: DB01 – Ausführung mit deutscher

Zulassung durch Einzelabnahme. Am Montag habe ich dort angerufen und konnte gleich mit dem Chef sprechen: Die DAX stammt aus einem „vergessenen“ Überseecontainer, der für Argentinien bestimmt war. Lieferbare Farben waren: Candy Blau und Candy Rot.

Natürlich war Candy Rot die Wunschfarbe. Nach ein paar Tagen stand sie vor mir – mit vielen Erinnerungen im Gepäck. Das DAX-Fieber war wieder voll entbrannt: Und viel schlimmer als jemals zuvor! Die Daxmania hat mich später sogar zu einem Vereinsmitglied mutieren lassen – ich bin eigentlich nicht der geborene Vereinsmeier. Deshalb hat die Anmeldung bei Euch ja auch so lange gedauert. Ich hoffe aber, dass die Mit-

gliedschaft dafür umso länger halten wird.

Über 5000 km und 10 Jahre später hat die Rote mittlerweile Geschwister bekommen:

Eine ST50G (das „Original“ muss einfach dabei sein), eine 125er Skyteam (war besser als gedacht, aber ohne Flair und hat mittlerweile ein neues Zuhause gefunden), eine schwarze AB23 (ja, ja, es ist die Zurückgeschobene) und noch eine blaue DB01 – die 2 letztgenannten sind reine „Standmodelle“ und werden nicht gefahren. Ein wenig „sonderbar“ darf man schon sein – sonst wär's ja langweilig.



Oben und unten: Allen Gerüchten zum Trotz: Nicht alle Fahrzeuge werden nur rückwärts geschoben. Mit einigen fährt Tom durchaus. Hier zum Beweis eine sehr schöne ST50G, auch die rote DB01 wird bewegt.



Zu der AB23 und der DB01 bin ich wie die Jungfrau zum Kind gekommen:

In der Samstagsausgabe unserer Tageszeitung gab es eine 2-Zeiler-Anzeige:

„Neue Honda DAX zu verkaufen“ mit Telefonnummer. Wieder so ein Spaßvogel, dachte ich, der einen Chinesen für ein japanisches Präzisionsprodukt hält und teuer an einen unwissenden Mitmenschen verhöckern möchte. Von Natur aus neugierig, hab ich dann doch zum Hörer gegriffen und angerufen:

Frage: Gibt's die DAX noch ?

Antwort: Ja.

Frage: Eine echte Honda ?

Antwort: Steht doch so drin.



Oben: Standmodelle: Diese beiden Schätzchen werden nicht gefahren. Die "zurückgeschobene" schwarze AB23 und eine blaue DB01

Frage: Wo steht sie denn? Antwort: (Er sah ja meine Nummer im Display.) Nicht weit weg.

Fazit: Ich fuhr gleich hin und wir wurden sofort handelseinig. Eine schöne, etwas verstaubte, schwarze AB mit wirklich 0 KM Straßenerfahrung stand vor mir, mit einem kleinen Manko: Die 700 m auf der Uhr haben mich gestört. Und was macht der g'spinnerte DAXist, wenn er sich unbeobachtet fühlt: Er schiebt rückwärts – Nachbarn & Co. lachen heute noch...

Ein Versprechen musste ich ihm geben: Die DAX nicht mit erhöhtem Preis gleich weiter zu verhökern – ich bekam die DAX zu seinem damaligen Einkaufspreis. Aber auch er musste mir was versprechen: Es stand da

nämlich noch eine NEUE, blaue DB01! Wenn er sich davon einmal trennen möchte, dann muss er zuerst mit mir sprechen.

Es kam, wie es kommen musste: Ca. 2 Jahre später. Ich lag in der Badewanne – da läutet bei mir immer das Telefon:

(Nach dem Abheben)

Frage (ohne Namensnennung oder Smalltalk etc.): Willst Du sie noch?

Meine Gegenfrage: Wen?

Antwort: Die DAX.

Frage: Welche DAX?

Antwort: Die 70er, Menschenkinde! Er war schon ungeduldig; dann hat's bei mir erst geklingelt.

Meine Antwort: Freilich.

Ich habe mich schnell abgetrocknet und auf den bekannten Weg gemacht.

Tja und die Weichen für 2 weitere Neuzugänge sind auch gestellt:

Eine Z50A (ich und eine Monkey, irgendwie nicht ganz stimmig, aber vielleicht liegt's am Alter?) und eine pussy-genicete DB01: Vielleicht habt ihr mich auch hinsichtlich Tuning bekehrt – das aber wird die Zukunft zeigen... wenn's Euch interessiert werde ich mal darüber berichten.

Bis dahin allzeit gute Fahrt wünscht Euch der Oldtimer

Tom □

## Sagen und Legenden

TEXT:  
HOLGER SAHLMANN "MONKEYCLASSIX"  
FOTO: ARNE ARNOLD

**E**ine Sage ist, dem Märchen und der Legende ähnlich, eine zunächst auf mündlicher Überlieferung basierende, kurze Erzählung

von fantastischen, die Wirklichkeit übersteigenden, Ereignissen. Da diese mit realen Begebenheiten, Personen- und Ortsangaben verbunden werden, entsteht der Eindruck eines Wahrheitsberichts.

In der Dax und Monkey Szene gibt es eine Sage über "DEN" größten aller Monkey-Sammler. Ein Urgestein, der seit Anbeginn diese Fahrzeuge und Teile sammelt und gehortet hat, und mit dem großen Soichiro Honda

mindestens per Du war. Da die Anonymität gewahrt bleiben soll, wird der Name hier nicht genannt werden. Insider werden ohnehin wissen, wer gemeint sein könnte. Jedenfalls sollen in einer Halle 200 dieser Fahrzeuge stehen. Eine Monkey von jedem Modell in jeder verfügbaren Farbe aus jedem Land, in dem diese angeboten wurde. Ein Haus, bis unter Dach mit Monkey Fahrzeugen dazu, in dem er wohnen soll.

Nur wenige hatten bisher das Glück, bei diesem Sammler eine Audienz zu bekommen. Ich darf mich in der glücklichen Lage schätzen, einmal eine Audienz gehabt zu haben. Auf mein damaliges "Monkeyclassix-Booklet" aufmerksam geworden, wurde ich von der ominösen Person eingeladen. Oder sollte ich besser sagen, "vorgeladen"? Leider kann ich das mit der Halle voller Monkeys weder bestätigen noch dementieren. Auch trug ich (leider) keine versteckte Kamera bei mir. Ich kann jedoch sagen, das mit dem Haus voll bis unters Dach, das ist jedenfalls die Wahrheit! Ich habe es mit eigenen Augen gesehen. Schon als ich in den Flur kam, stand eine CZ100 unter dem Kleiderständer. Im Wohnzimmer stand die sagenumwobene "Dago-Dax", die mal ein Airbrush-Künstler aus Berlin vollständig mit einem Donald und Dagobert Duck Comic versehen hat. Man kann sich wie an einem Comic-Büchlein daran entlang hangeln, vom

Kettenschutz über den Rahmen bis hin zur Gabel.... eine ganze Dagobert Duck Geschichte. Der Blick zur Wohnzimmerwand....: ein Regal voll mit CZ100 Rahmen, Rädern, Tanks, Anbauteilen, Etage für Etage.

Die Küchenvitrine, voll mit Monkey-Teilen, hinter jeder Tür und in jeder Schublade. Oben drauf Z50A Tanks

neu und original, in allen Farben, ebenso Rahmen hier und dort....

Im Schlafzimmer, in den Kommoden, den Nachttischschränkchen neben dem Doppelbett... alles Monkeyteile. Auf der Nachttisch Kommode lagen Z50M Bremstrommeln und Felgenhälften. Ich kann mich erinnern, dass solch eine zuvor bei eBay für über 200€ versteigert wurde. Hier wurde beiläufig Asche der Zigarette hineingeschnippt.

Immer wieder tauchten auch "Frankensteine" auf: Vermeintliche Z50Ms oder A's auf Basis eines gefederten

mir hier bis in die Nacht hinein schon mal 'ne komplette originale A zusammen. Dabei kann ich richtig entspannen" war einer der Sätze, die ich mir merken konnte.

Kein Raum, und kein Möbelstück in diesem Gebäude auf mehreren Etagen, waren frei von Teilen oder Fahrzeugen. Unterm Dach bekam ich das alte Jugendzimmer gezeigt: eine Monkey neben der anderen...

Ich erinnere mich, dass mir irgendwie schlecht war und die Fahrt nach Hause auch nicht sonderlich konzentriert ablief.

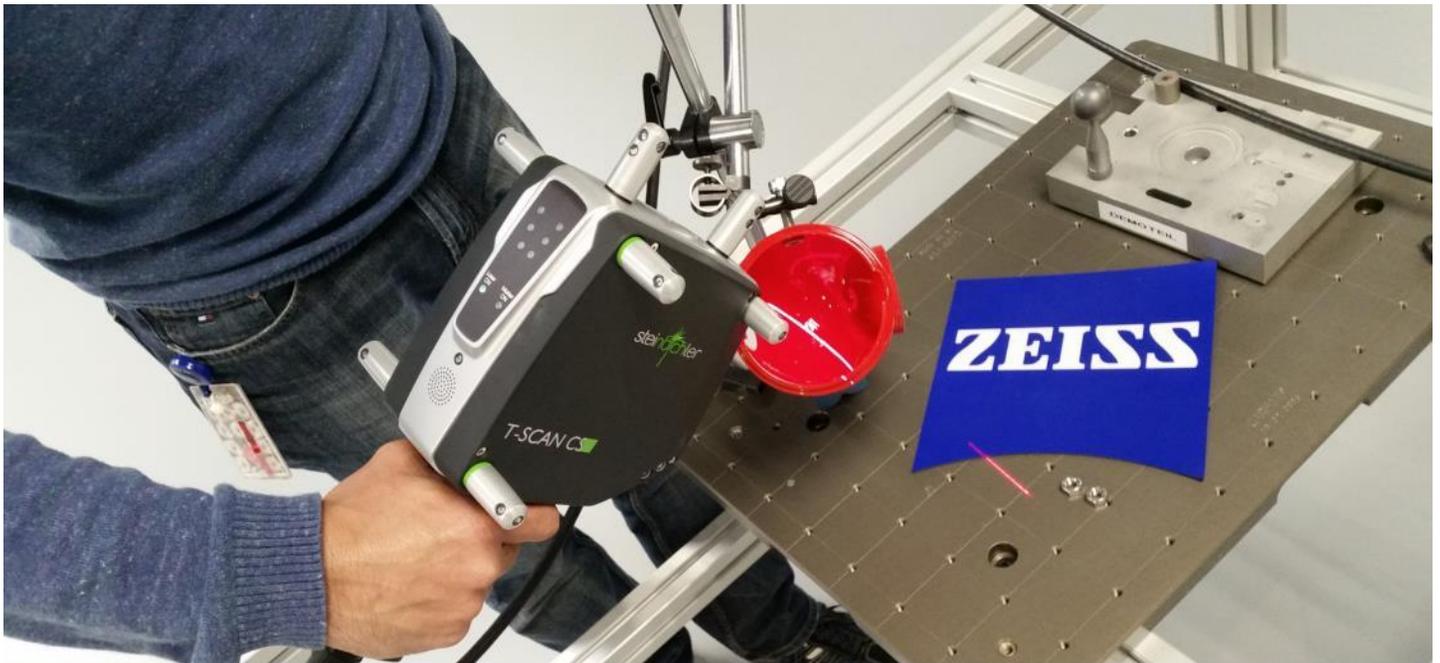
Es geht aber noch weiter. Ein Freund von mir hatte in diesem Jahr auch Audienz. Im Elternhaus dieser Person. Dort gab es unterm Dach ein weiteres Lager, mit lauter CZ100 Schätzen. Eine dieser CZ's wurde gegen viel Bares aus dieser Schatzkiste entfernt, was der Grund für diese seltene Audienz war. So habe ich also keinen Zweifel daran, dass



die Halle mit 200 Fahrzeugen existiert. Irgendwo. Genau wie das Bernsteinzimmer, das sicherlich auch irgendwo, vielleicht in Polen in einem verschütteten Eisenbahntunnel, zu finden sein wird...

Rahmens. Fahrzeuge in eigentlich jedem Raum. Im Kühlschrank (abgeschaltet): Dokumentationen, Prospekte, Handbücher. Auf dem Küchenschrank ein Stapel CZ100 Tankbleche.

Eckbank und Tisch im Esszimmer dienen als Werkbank. "Wenn ich mal einen Scheißtag habe, schraube ich



# 3D-Rekonstruktion

TEXT, FOTOS UND GRAFIK :  
HOLGER SAHLMANN "MONKEYCLASSIX"

Über die Nachfertigung von Bauteilen im Oldtimer-Bereich lässt es sich vortrefflich streiten. "Das ist nicht original" argumentieren die einen. Doch wer schon mal verzweifelt jahrelang nach einem Bauteil gesucht hat, ist am Ende vielleicht zu Kompromissen bereit. Ich selbst halte es so, dass ich mir Reproduktionen "erlaube", um meine Honda CZ100 oder Z50M zunächst mal vollständig aussehen zu lassen – halte dann aber trotzdem weiterhin die Augen nach einem Originalteil offen. Die Werkzeuge zur Erstellung von Repro-Bauteilen werden indes immer besser. Im Open-Source Bereich gibt es längst Bausätze und Software, die sich Otto-Normalverbraucher leisten kann. Bei den 3D-Laserscannern zur Digitalisierung eines Objektes sei das DAVID Projekt zu erwähnen, und bei den 3D-Druckern z.B. der MAKERBOT. Natürlich sind bei diesen Projekten im unteren Preissegment Abstriche in Bezug auf Genauigkeit und Handhabung zu machen, wenngleich es den einen oder anderen Tüftler geben mag, der sich diese Systeme zu sehr guten Ergebnissen hin zu trimmen vermag.

Nun habe ich das Glück, bei einem renommierten deutschen Hersteller von 3D-Koordinatenmessgeräten zu arbeiten. Und hier auch direkt im Bereich der Optischen Messtechnik mit Kamerasystemen und 3D-Laserscannern zur Digitalisierung. Von daher sitze ich da an der Quelle. Namenhafte Automobilhersteller gehören zu unserem Kundenkreis. Speziell das oben bereits genannte 3D-Laserscanning-Verfahren wird bei den von uns bisher angebotenen Produkten zwar weniger zur Rekonstruktion

verwendet, ist bei der Inspektion in der Karosseriemesstechnik aber ein unerlässliches Werkzeug. Durch die kürzlich erfolgte Akquise eines Herstellers optischer Messsysteme im Raum Rosenheim wurde unser Portfolio an Messgeräten unter anderem um sogenannte 3D-Handscanner erweitert, welche wiederum bei der 3D-Rekonstruktion eine wichtige Rolle spielen. Speziell im Bereich Oldtimer und Archäologie gilt es, den Ist-Zustand eines Objektes (von Karosserieteilen über Faustkeile, antike Tonkrüge bis hin zu Knochen und Skeletten) möglichst genau zu erfassen, um 3D CAD Modelle zu erzeugen, an denen Messungen vorgenommen werden können, mit welchen dann Simulationen gerechnet werden können - und auch zu Zwecken der Reproduktion. Da ich immer wieder gefragt werde, wie 3D-Laserscanning eigentlich funktioniert, möchte ich hier einen kurzen, nicht sehr wissenschaftlichen Einblick geben, bevor ich dazu komme, wie ich damit Honda-Monkey Teile vermesse.

Im Wesentlichen lässt sich das 3D-Laserscanning mit Trigonometrie ("Berechnungen am Dreieck") erklären, was wohl alle noch aus der Schule kennen. Daher wird dieses Verfahren auch "Laser-Triangulation" genannt. Auch "Laser-Lichtschnittverfahren" ist eine gebräuchliche Bezeichnung. Die Messanordnung besteht immer aus einem Projektor, der einen Laserstrahl auf eine Oberfläche projiziert (z.B. ein Punkt wie bei einem "Laserpointer", in aller Regel jedoch eine aufgefächerte Laserlinie) und einer Digitalkamera mit Objektiv, welche den Laserstrahl auf Oberflächen "sieht". Ein Laser wird deswegen genommen, weil sein Licht "monochromatisch" ist, d.h. tatsächlich (fast) sehr exakt nur eine einzige, ganz genau definierte Farbe hat. Vor der Kamera ist ein Filter angebracht, der nur die-

se eine Farbe durchlässt. Das heißt, die Kamera sieht nicht das ganze zu messende Objekt, sondern nur den Laserpunkt oder die Laserlinie auf einem sonst schwarzen Bild.

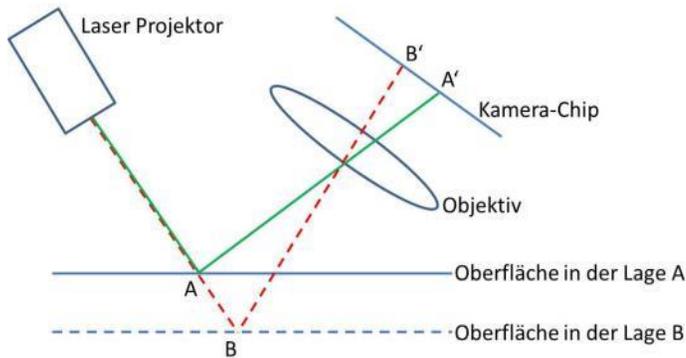


Abbildung 1: Schematische Funktionsweise der Laser-Triangulation

An Abbildung 1 soll ersichtlich werden, dass der Laserstrahl (grün dargestellt) an der Stelle A einen Punkt auf dem Kamerachip an der Stelle A' erzeugt. Wenn man die Oberfläche von A an die Stelle B "nach unten" verschiebt, wandert der Punkt auf der Kamera an die Stelle B', weil sich der Winkel verändert hat (rot dargestellt). Dabei genügt schon die Betrachtung des Strahls, der durch die Mitte der Linse geht. Es lässt sich also aus dem Abstand von A' zu B' auf dem Kamerachip ableiten, wie weit A von B "in der Tiefe" entfernt ist. Man gewinnt dadurch eine Information der Tiefe. Verwendet man nun keinen einzelnen Punkt, sondern eine "aufgefächerte" Laserlinie, sieht das Ganze so aus:

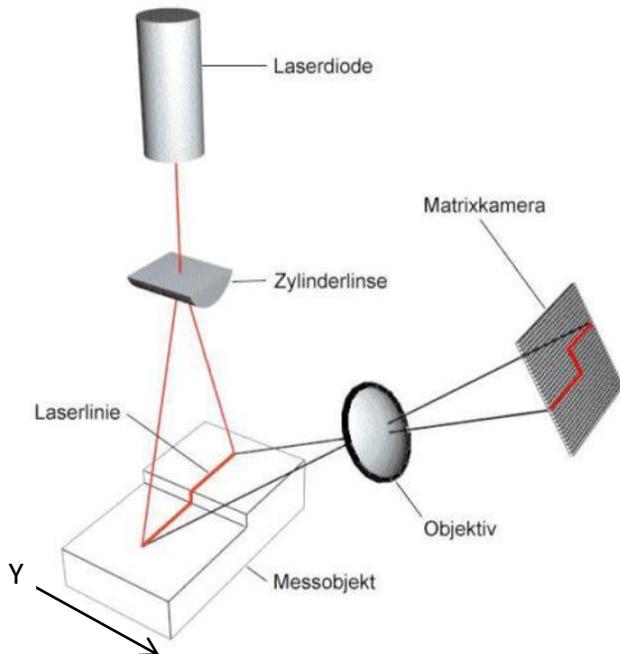


Abbildung 2: Messanordnung mit Laserlinie

Die Oberfläche wird also im "Profil" auf dem Kamerachip abgebildet. Da der Abstand jeder einzelnen der Millionen von Fotozellen auf dem Kamerachip sehr genau gegeben ist, kann man das Linienprofil, im Beispielbild die Höhe der Stufe, sehr genau vermessen. Bewegt man nun den gesamten Messaufbau Laserprojektor samt Kamera (welche eine gekapselte Einheit in einem Gehäuse darstellen, nachfolgend "Messkopf" genannt) entlang der Oberfläche

(in Abbildung 2 entlang "Y") und zeichnet die Linieninformationen auf dem Kamerachip während dieser Bewegung auf, erhält man ein Abbild der ganzen Oberfläche. Man spricht von in der Praxis von einem "Sweep" (=Wischvorgang, man bestreicht die Oberfläche mit dem Laser, man "wischt" sie mit dem Laser ab). In Abbildung 2 würde nun das Kamerabild während der Bewegung entlang Y immer genau gleich aussehen, (da sich die Stufe nicht verändert). Hier wird ersichtlich, dass die Information, wie sich der Messkopf relativ zur Oberfläche bewegt, ebenfalls benötigt wird. So lässt sich dann sagen, wie die Stufe an Position 1 des Messkopfes aussieht, dann an Position 2, 3, 4 usw. Der Messkopf liefert während seiner Bewegung über die Oberfläche also kontinuierlich Linienprofile, welche an den einzelnen Positionen "aneinandergereiht" werden. Ein schnelles Bildprozessing im Messkopf selbst übernimmt dabei bereits eine Vorverarbeitung und extrahiert aus dem flächigen 2D-Bild nur die Linie und liefert diese bereits als fertige Koordinaten, d.h. es muss nicht mal das ganze Bild vom Messkopf zum PC übertragen werden, sondern nur die Information der Linie selbst, was die Datenmenge deutlich reduziert (all die schwarzen Pixel werden "weggeworfen"). Wir erreichen damit Datenraten von bis zu 300 Linien pro Sekunde.



Abbildung 3: 3D-Laserscanner an einem Horizontalarm-Koordinatenmessgerät

Die Information der Position des Messkopfes über dem Objekt liefert z.B. ein 3D-Koordinatenmessgerät, eine in 3 Raumachsen hochpräzise (1 Mikrometer Genauigkeit) verfahrenende Einheit, die ihre Position sehr exakt kennt und den Messkopf im Raum positioniert (über die zu messende Oberfläche fährt). Diese 3D-Koordinaten (x,y,z) werden mit den Kamerachip-Koordinaten der Linie kombiniert und man erhält ein echtes 3D-Modell der Oberfläche. In der Karosseriemesstechnik werden in Summe (Koordinatenmessgerät plus optisches System) Genauigkeiten um die 50 Mikrometer erreicht. Die 3 Raumachsen werden durch bis zu 3 Drehachsen ergänzt. Die Kamera kann also die Oberfläche zusätzlich in verschiedenen Winkelstellungen betrachten und sich z.B. während der Messung gewölbten Oberflächen anpassen. Das Koordinatenmessgerät fährt also die Oberfläche ab und kennt die Position der

Kamera, und die Kamera selbst liefert die jeweilige Tiefeninformation zu jeder Position. Die Koordinaten der Maschine und der Kamera werden "verheiratet" und es entsteht eine sogenannte "Punktwolke" der Oberfläche im Rechner (Abbildung 7).

Nicht ganz so genau, für viele Anwendungsfälle jedoch vollkommen ausreichend und vor allem praktikabler und günstiger, sind sogenannte Handscanner. Diese sind nicht auf einem komplexen, hochpräzisen Koordinatenmessgerät montiert, sondern können wie eine "Lackierpistole" bedient werden. Dabei ist der Messkopf mit "Markern"

ausgestattet, die von einem optischen "Tracker" anvisiert werden. Eine Sichtverbindung zwischen Messkopf und Tracker ist also notwendig. Der Tracker berechnet aus den Markern die Lage und Ausrichtung des Messkopfes im Raum und kombiniert diese Koordinaten mit den Laserlinien Koordinaten, die wiederum der Messkopf liefert. Mit einem solchen System, dem "T-Scan" der Zeiss-Optotechnik (vormals "Steinbichler"), habe ich beispielsweise Honda CZ100 Schutzbleche und eine Lampe vermessen. Nach dieser trockenen Theorie nun endlich Bilder:



Abbildung 4: v.l.n.r.: PC, Steuerbox, auf der Steuerbox stehend die Scanner"pistole" (Messkopf) und daneben der Tracker-Balken



Abbildung 5: Die Scannerpistole im Einsatz: in den zylindrischen Auswüchsen an der Pistole befinden sich die Marker, welche der Tracker "sieht" und daraus die Position und Ausrichtung der Pistole berechnet. Die Pistole selbst enthält den Linienprojektor und die Kamera und stellt die "Laser Triangulationseinheit" dar. Sorry für das Mauspad mit der "Werbung". Hier wird gerade eine Honda CZ100 "Mark 2" Lampe (Modell 1964 – 1966) gescannt.



Abbildung 6: Scanning eines Honda CZ100 "Mark 2" Vorderradschutzbleches

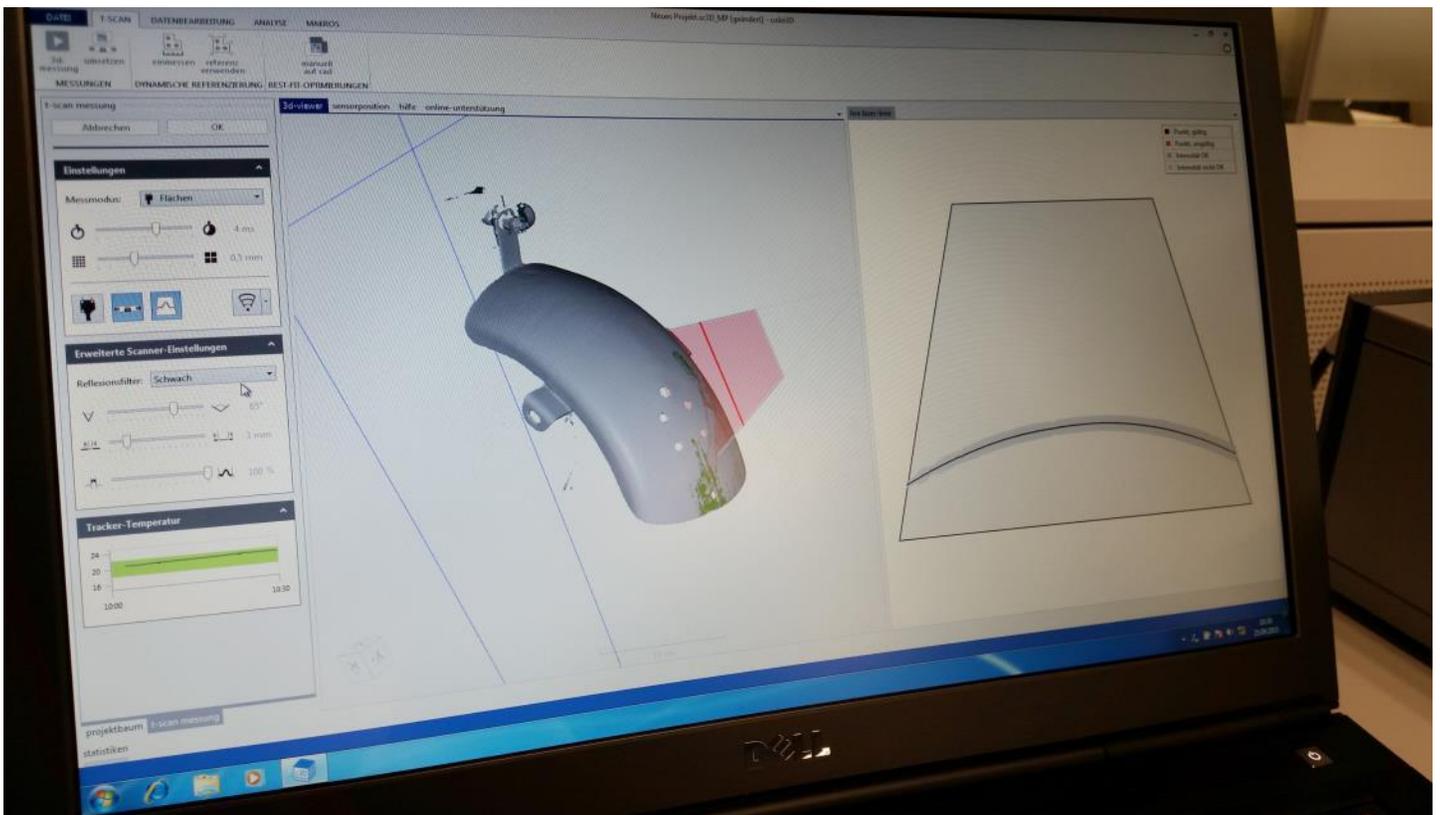


Abbildung 7: Und so sieht das auf dem Rechner aus.

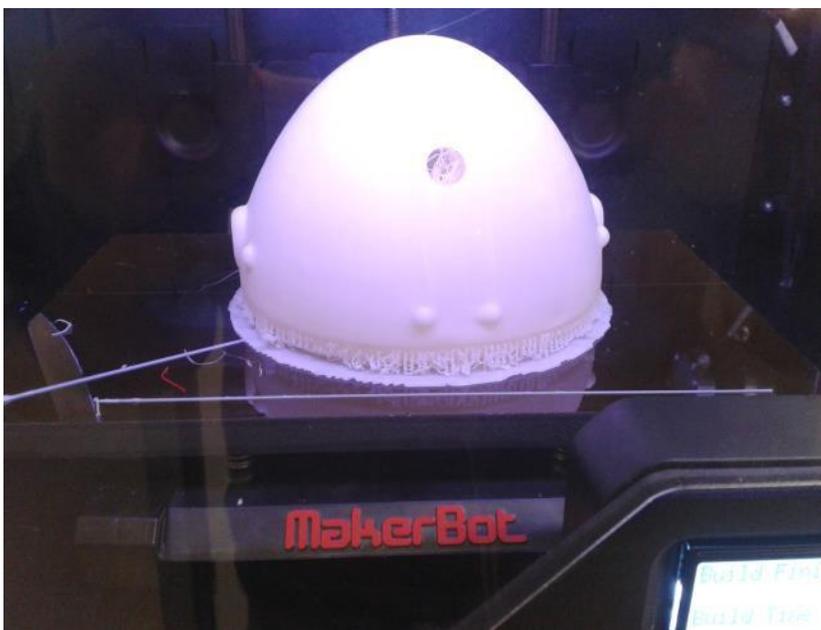


Abbildung 8: Ausdruck eines CZ100 Lampentopfes mit einem "Makerbot". Das Ganze ist also durchaus Praxistauglich

Ich möchte abschließend nicht verschweigen, dass die Nachbearbeitung der Rohdaten im Rechner noch einige Arbeit erfordert. Es müssen "Ausreißer Punkte" (z.B. durch Reflexionen entstanden) noch eliminiert oder kleine Lücken im Scan rechnerisch geschlossen werden. Wurde das Werkstück während eines Scans umpositioniert, müssen die einzelnen Teil-Scans "gemerged" (zusammengeführt) werden. Die entstandenen Oberflächen müssen "vernetzt" werden, um ein räumliches, CAD-"fähiges" Objekt zu erhalten, welches dann beispielsweise mit Bearbeitungsmaschinen hergestellt werden kann. □

# QR-SILBERRÜCKEN



# DER HEISSE STUHL

# QR-Silberrücken

TEXT UND FOTOS:  
ERIC SCHNEIDER "HOUDINI"

## Vorwort:

Das kennt jeder: Gespräche über Teile, die perfekt in das eigene Fahrzeug passen würden und die man unbedingt noch braucht. Auch das kennen viele: Die besagten Teile sind nicht oder nur mit großen Mühen zu bekommen. Und dann das: Plötzlich ist sie da, die Möglichkeit, genau dieses eine Teil zu bekommen, von dem man lange nur träumen konnte.

Genau so erging es mir: Nach einer der unzähligen Unterhaltungen erhielt ich plötzlich das Angebot, das Teil meiner Träume – die Honda RS 125 Gabel – zu bekommen.

Die Freude war riesig. Und gleichzeitig war diese Anschaffung der Startschuss für den Umbau, bei dem aus meiner J2 die Gorilla wurde.

Die Saison ist ohne größere Umbauten an meiner J2 vorübergegangen, es war nun aber an der Zeit, die neue Gabel endlich einzubauen. Vorsorglich wurden sofort alle Anbauteile wie Gabelbrücken und Radadapter bestellt, um diese dann erst einmal im Keller zu verstauen. Die Alpentour kam näher und der 175er leistete brav seine Dienste. Doch nach 700 Kilometern durch die Dolomiten fing er allmählich an, beim Gas wegnehmen leicht zu bläuen. Nun war endgültig klar, dass im Winter etwas getan werden musste. Einige Wochen später saß ich im Auto in Richtung Saarland und freute mich schon auf die Vereins-Weihnachtsfeier bei Tanja und Frank von TRP. Da Malte und ich im Auto immer gerne über zukünftige Motorpläne sprechen und die Fahrzeiten somit sinnvoll nutzen, haben wir also zwei Stunden darüber debattiert, wie und womit man den 175er noch eine Ecke schärfer machen könnte, als er eigentlich schon war. Am Ende der Fahrt (200 km Vollgas mit einem Fiat Panda) und nach dem ersten gemeinsamen Bier

mit Frank wurde eine Trockenkupplung geordert. Somit war der Fahrplan für den Winter klar.

## Konzept:

1. Gabel einbauen.
2. Dem Motor eine hübsche neue Kupplung verpassen.

Der Plan war gut, wurde aber schnell wieder verworfen: Nur wenig später fiel mir ein grauer Gorilla-Tank ins Auge. Den musste ich haben! Aber was wurde mit dem weißen Lacksatz der J2? Nun war es also an der Zeit, eine Entscheidung zu treffen und abzuwägen. Zu einem bulligen Tank passt nur ein massiver und gleichzei-

tig schöner Kopf (DOHC). Gleichzeitig muss eine Gorilla dann auch sportliche Elemente haben. Und wenn Malte dabei ist, den Motor zu checken, kommt meistens gleich etwas schickes Neues ins Haus. Schließlich wurde ein neuer Plan entworfen:

1. Gabel einbauen.
2. Motorumbau auf DOHC und Trockenkupplung.
3. J2 auf Gorilla umbauen.

## Umbau:

Der Plan stand und es konnte losgehen. Da tauchte gleich das erste Problem auf: Woher bekomme ich



Abbildung 1: Gabel"anprobe"

ein QR Kit für die Gorilla? Alle bekannten Händler wurden abgeklappert. Maseco konnte zum Glück noch eine neue Takegawa QR Bank organisieren, beim Halter mussten leider alle passen und China kam nicht in Frage. Ein Bekannter aus Hamburg war so nett, mir seinen Take QR Halter zum Messen zur Verfügung zu stellen, so konnte ich die wichtigsten Maße nehmen und das ganze ins CAD bringen. Das von Fa. Sicks (großes Dankeschön an Nicole Sicks) hergestellte Ergebnis ist der absolute Wahnsinn und zudem wesentlich hochwertiger als jedes Gussteil.

- Trockenkupplung Takegawa
- Zündung China Take Nachbau
- Kopfbearbeitung by Entensee

Beim Zusammenbau des Motors wurde es nun spannend. Die Auflageflächen im Gehäuse für das Getriebe sind auf der Fräsmaschine überplant, das Getriebe ist ausdistanziert. Somit ist sichergestellt, dass das 5-Gang-Getriebe die maximale Haltbarkeit erreicht und nicht durch unnötiges Spiel frühzeitig verschleißt.

Da die Pleuelwelle ein langes Pleuel hat, muss der Zylinder unterlegt werden. Durch das Unterlegen des

muss man nach dem Bearbeiten der Teile die Verdichtung prüfen und anschließend sicherstellen, dass die Ventiltaschen noch ausreichend Spiel haben. Dieses Prozedere musste mehrfach wiederholt werden, bis die optimale Verdichtung von 13,1:1 erreicht wurde.

Das Ergebnis ist genial, der beste Motor, den ich bisher gefahren bin. Der Motor dreht ohne Probleme auf über 12000 U/min und durch das 5-Gang-Getriebe kann man die Leistung perfekt auf die Straße bringen und so manch hubraumstärkeres Moped alt aussehen lassen.



Abbildung 2: QR-Sitzbankhalter

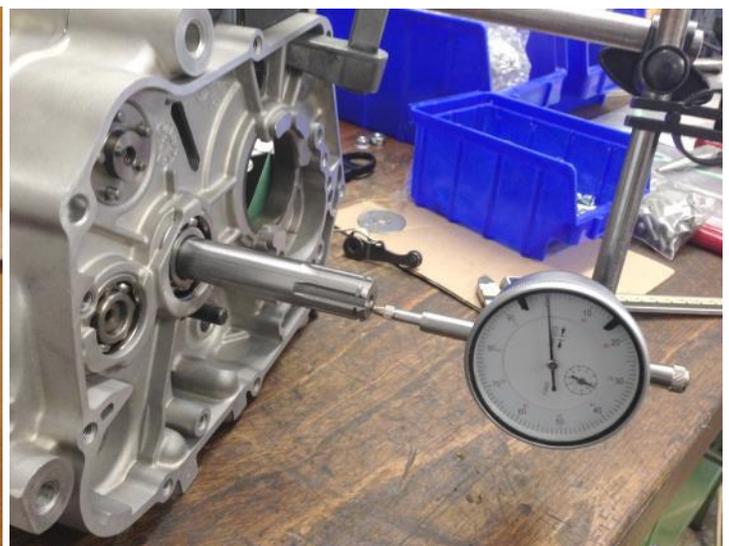


Abbildung 3: Ausdistanzieren

Somit konnte ich das Thema Sitzbank mit einer für mich perfekten Lösung abhaken.

Nun ging es also an das Herzstück, den Motor. Hier ist es nun einmal so, dass man wissen muss, was man will (was ich meistens nicht so genau weiß).

Fest stand, dass der Motor Leistung braucht und dass er drehen muss. Dagegen war die Haltbarkeit kein bedeutendes Kriterium.

Also kam folgendes Setup zustande:

- Gehäuse Daytona 2V
- Kurbelwelle TRP 62 mm
- Getriebe 5 Gang SuperStreet
- Zylinderkopf Daytona DOHC
- Kolben WISECO 57 mm

Zylinders war es nötig, am Deckel des Zylinderkopfes Senkungen anzubringen, damit die Länge der Stehbolzen ausreicht, um den Zylinderkopf verschrauben zu können. Leider gibt es keine längeren passenden Stehbolzen und so konnte auf eine Nacharbeit des Zylinderkopfes nicht verzichtet werden. Die Schwierigkeit beim Fräsen von Gussteilen ist, dass man nicht genau messen kann, wann man durchs Material bricht. Also muss man sich langsam vortasten und hoffen, dass alles gut geht. Nach vorsichtigem Senken konnte auch das ohne Probleme umgesetzt werden, auch wenn bei solchen Arbeiten immer ein mulmiges Gefühl dabei ist. Um die optimale Verdichtung zu erreichen, sind zudem der Kolben und die Distanzplatte auf die Geometrie des Brennraumes abgestimmt. Hierzu

Beim Zusammenbau des Chassis bin ich dann auf die feinen Unterschiede gestoßen. Der Batteriehalter der J2 passt nicht unter den Gorilladeckel und der Vergaser muss beim Gorillatank leicht schräg verbaut werden (28er PE), sonst stößt der Choke am Benzinahn an. Den feinen Shift Up Lenkerknochen muss man bei der verwendeten RS Gabel ausfräsen, damit man die Holme durchstecken kann. Dank Maltes Fräsmaschine war dies aber kein Problem.

Beim Lampentopf hatte ich mich mit Absicht für den Topf der Z50J2 entschieden, da mir der schicke Takegawa LCD Tachometer schon lange gefallen hat und ich diesen unbedingt an der Gorilla haben wollte. Zudem finde ich das kleine Honda Emblem am Topf äußerst edel.



Abbildung 4: Kopfdeckel fräsen

Den Lampenring habe ich schwarz verchromen lassen, da ein lackierter Ring oft beim Montieren verkratzt.

Nach einigen nervenaufreibenden Nachtschichten konnte ich die Gorilla schließlich einen Tag vor dem Treffen in Gruibingen Probe fahren. Der Stress hat sich gelohnt und dank der akribischen Montage gab es auch nach den ersten 100 Testkilometern keine Ausfälle.

Und wie es der Zufall will, ist mir vor kurzem ein Keihin FCR28 zugeflogen. Mal sehen, was der nächste Umbau bringt. □





---

TEXT: GERHARD MAHR "ATHENER"

FOTOS: ATHENER, NOBY, GARLARDO, KUGI

---

## Treffen Manebach 1.0 in Thüringen

Zwischen dem 04. und 07. Juni 2015 hat zum ersten Mal ein Treffen auf dem Campingplatz Meyersgrund in der Nähe von Ilmenau in Thüringen stattgefunden. Gesamt 22 Mann/Frau/Kind/Hund haben mehr als 3 Tage ein schönes Gruppentreffen mit einigen Ausfahrten abgehalten und ich denke, für alle zu sprechen, wenn ich einfach mal behaupte – viel besser geht's kaum.

Wie kam es zu dieser Location?

Auf der (für mich) wieder mal recht langen Heimfahrt von einem verregneten Treffen in Gruibingen 2014 führte mein Weg über die neue A71 durch Thüringen – ich fand die Landschaft herrlich und ich googelte einige Tage später nach Campingplätzen in der Region. Meine Idee war ein zusätzliches kleines Treffen in schöner Gegend, mit etwas mehr "Komfort" für diejenigen unter uns, die Übernachtungen im PKW oder Zelt schon alleine aus Altersgründen nicht allzu prickelnd finden und kein Campingmobil zur Verfügung haben. Eine für mich deutlich reduzierte Anreiseentfernung vor Augen machte die Idee auch noch reizvoller.

Anschließend habe ich wenige ausgewählte Vereinsfreunde per PN angeschrieben um deren Einschätzung einzuholen. Danach geriet die Angelegenheit bis Januar 2015 in Vergessenheit.

Also habe ich einen neuen Anlauf per PN getätigt, bekam postwendend 4 positive Rückmeldungen vom Fabian, vom Frank aus Jesteburg, vom Reinhard aus Bayern und vom Michael aus Münster und die ersten beiden Bungalows wurden angemietet. Zu diesem Zeitpunkt habe ich mich entschieden, im geschlossenen Vereinsbereich des Forums das Treffen zu kommunizieren. Und siehe da – es gab auch schnell weitere Freunde, die kommen wollten. Die beiden angemieteten Bungalows waren im Nu komplett belegt, so dass wir einen weiteren hinzumieten mussten. Daneben gab es die ersten Freunde, die mit dem Campingwagen anreisen wollten.

Bis jetzt war es also gar noch nicht so schwierig, so ein Treffen zu organisieren, dachte ich mir. Hab zwar keine Ahnung von der Gegend, wo wir hinfahren, aber bislang ließ sich alles vom Schreibtisch organisieren.

Erste Nachfragen tauchten auf, die ich mit dem Platzbetreiber telefonisch klären konnte. Es war z.B. wichtig zu wissen, ob wir mit unseren Mopeds überhaupt willkommen sind und wo die nachts stehen können.

In den Wochen danach bis hin zum Treffen wurde die Gruppe immer größer, plötzlich gab es den Wunsch, nicht erst am Freitag sondern schon am Donnerstag anreisen zu wollen, weil dieser Donnerstag fast überall in Deutschland Feiertag war und Frank und ich kümmerten uns um die Routenplanung für die Ausfahrten.

Soviel zum Vorspiel – nun zum eigentlichen Treffen.

Wir hatten auch einfach Glück und alle vier Tage Bombenwetter.

Die Campingplatzmannschaft war größtenteils schon am Mittwoch angereist, sieben Leute aus den ersten zwei Bungalows trudelten am Donnerstag im Laufe des Tages ein und drei Freunde aus dem dritten Bungalow stießen freitags dazu.

Die Bungalows erfüllten die gesetzten Qualitätsansprüche. Jeder hatte einen eigenen Schlafraum, Heizung und Warmwasser liefen zuverlässig und das gestellte Bettzeug war schon der reine Luxus. Für 20 Euro je Übernachtung und Person gab es nichts zu beanstanden.

Mit den Autos konnten wir bis vor die jeweilige Haustüre fahren, Kühlschrank, Geschirr, Kaffeemaschine, Wasserkocher – alles war vorhanden. Wir mussten nur noch die mitgebrachten Fressalien und Getränke aus den Kühltschen in den Kühlschrank verfrachten, die Reisetaschen aufs jeweilige Bett werfen, die Mopeds ausladen und schon war jeder fit fürs eigentliche Treffen. Genau so hatte ich mir das erträumt.

Ich für meinen Teil war zufrieden und die Anderen wohl auch. Kaum einer hatte eine Anreise weit länger als 400 km und so waren wir alle ausgeruht angekommen und konnten mit Benzingesprächen, Ausfahrten oder dem Schrauben an den Mopeds beginnen. Frank aus Jesteburg tauschte kurzerhand wie geplant seine Kupplung mitten auf der Wiese neben dem Bungalow und abends gab es eine erste kleinere Ausfahrt.

Danach vergingen die Stunden wie im Fluge. Morgens haben wir uns auf einer der Bungalowterrassen zum gemeinsamen Frühstück versammelt, per PN hatten wir im Vorfeld abgesprochen, was jeder mitbringen würde – somit war für Vielfalt beim Aufschnitt gesorgt.

Die anschließenden Ausfahrten haben Spaß gemacht, wobei uns die Grenzen der Online-Tourenplanung aufgezeigt wurden, als wir am Freitag urplötzlich an der Weiterfahrt gehindert wurden, weil uns ein Forstweg-Schild klar machte, dass wir die ausgewählte Strecke nur noch zu Fuß weiterverfolgen konnten.

Trotzdem war die Stimmung prächtig bis zum Samstag, ja – bis halt zu dem Moment, wo unser Freund Sebastian einen mordsmäßigen Abflug vom Moped hervorzauberte. Aber auch da hat die Gemeinschaft prima funktioniert. Die Ersthelfer aus unserer Gruppe haben sich hervorragend und teils bis zur Erschöpfung um den Seppel gekümmert, bis Notarzt und Feuerwehr nach gefühlten Stunden endlich eingetroffen sind.

Die Ausfahrt war selbstredend für alle zu Ende, die Stimmung war bei jedem gedrückt und wurde erst abends wieder besser, als aus dem Krankenhaus die Nachricht kam, dass die Knochenbrüche erfolgreich operiert und keine bleibenden Schäden zu befürchten waren.

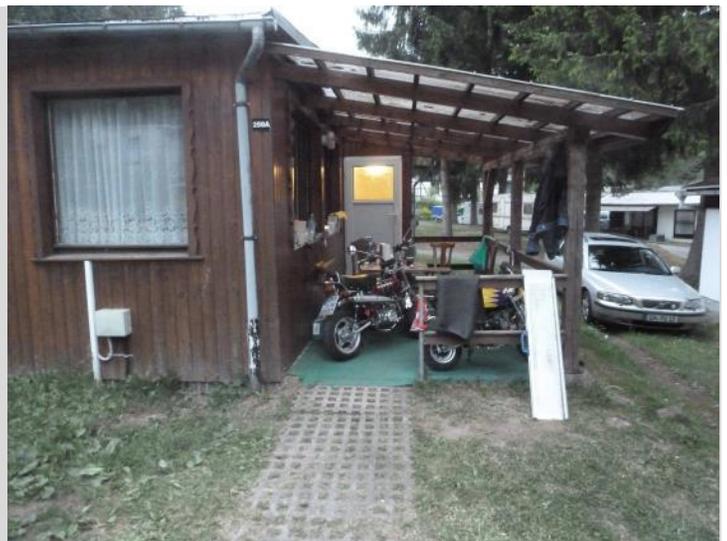
Am Sonntag im Laufe des Vormittags war dann das Treffen vorbei, fast jeder war nachmittags wieder zu Hause bei der Frau, Freundin und bei den Kindern - bis auf Sebastian, der im schicken Krankenhaus von Meiningen um eine Woche verlängern musste, bis seine Transportfähigkeit wieder hergestellt war.

Noch am Sonntag kamen die ersten Wünsche auf, das Ganze in 2016 wiederholen zu wollen. Der Termin steht mittlerweile fest. Wir werden uns zwischen dem 26. und 29. Mai 2016 fast alle wiedersehen und eventuell kommen ja Leute dazu, die in 2015 nicht mit am Start waren.

□



Ankunft, Ausladen. Nett: Bis vor die Bungalows fahren zu können



Die Terrasse vor dem Bungalow diente nachts als Moped-Garage



Oben: Improvisierte Werkstatt auf der Wiese unter freiem Himmel. Bei strahlendem Wetter wurde Heidjers Dax mal eben auf Handkupplung umgebaut.



Links: Auch die Vereinskameraden aus Niederbayern sind mit letzten Startvorbereitungen beschäftigt.



Stimmung: gut.



Mal schnell ins Forum gucken...



Oben: Die Grenzen der Online-Tourenplanung wurden uns aufgezeigt, als wir am Freitag urplötzlich an der Weiterfahrt gehindert wurden, weil uns ein Forstweg-Schild klar machte, dass wir die ausgewählte Strecke nur noch zu Fuß weiterverfolgen konnten.



Links: Seniorengerechtes Frühstück mit Rührei.



Nein, der Lenker sieht zwar aus wie "Japan-Style", ist aber in diesem Fall nicht gewollt...  
 Seppels Dax nach seinem Unfall. Das Moped hat deutlich weniger abbekommen, als sein Fahrer. Zum Glück ist alles inzwischen wieder verheilt, Sebastian hat seine gute Laune wieder und die Lust am Fahren auch nicht verloren.

# DOHC



## 4 Buchstaben für ein Halleluja

### Aus der Gefühlswelt eines Motoren-Junkies

TEXT UND FOTOS: FABIAN STÖHR "DAXFIEBER"

**K**eine Ahnung, wo und wann ich mir den Virus eingefangen habe, vermutlich auf einem Treffen der Dax- und Monkey IG e.V.

Konkret geht es um einen dieser Motoren, die von 4 Ventilen je Brennraum beatmet werden und die sich den Luxus der getrennten Steuerung durch je eine Einlass- und eine Auslassnockenwelle erlauben. Sprich: DOHC. Double Overhead Camshaft. Also doppelte obenliegende Nockenwelle.



Jener Ventiltrieb, der stets für die sportlichsten unter den sportlichen Fahrzeugen das Maß aller Dinge war. Schon als kleiner Junge wurde ich übrigens von einem solchen Triebwerk befördert. Es steckte unter der Motorhaube unserer Alfa Romeo Giulia Super, welche mein Vater gekonnt bewegte und deren Klang mir noch heute im Ohr ist. Vielleicht ist also Vaddern schuld. Ja, ich denke so ist es. Jedenfalls war es schon lange ein großer Wunsch von mir, solch ein technisch-feinmechanisches Wunderwerk in einem meiner Honda-Bonsais zu fahren. Allerdings war da stets der aufgerufene Preis, ein ernsthafter Hinderungsgrund. Selbst für mich, als hochgradig Infiziertem, war der Kurs inakzeptabel. Zumal ja auch ein Takegawa Superhead für tolles Vorankommen sorgen kann...

Aber der Virus saß tief und fest. Immer wieder fand ich mich im weltweiten Netz auf Seiten mit heftig motorisierten Bonsais wieder, die solche komplizierten Motoren als das allein selig machende anpriesen und das Verlangen in mir immer mehr weckten.

Irgendwann tauchte dann mal ein Daytona-DOHC-Kopf für unsere geliebten Honda-Motoren als Verkaufsangebot in unserem Forum auf. Leider (oder Gottseidank?) nicht ganz komplett und mit etwas Instandsetzungsbedarf. Ich weiß nicht mehr, was fehlte. Dafür war der Preis so was von heiß! Aber ich hatte die Hosen voll. Gestrichen. Nein, so was kauft man nicht als Baustelle. Hast Dich ja schon

oft genug verkauft. Hast wohl nichts gelernt? Doch, hatte ich. Ich ließ ihn ziehen. Den Kopf natürlich.

Im Sommer dann mal 'nen Fred im Forum eröffnet. Mein coming-out. Und ja, es gibt sie noch. Die Daytona-DOHC-Köpfe für Honda-Stehbolzenabstand. Ein Daytona MUSS es sein. Er ist trotz seiner, im Vergleich zum Take, nicht ganz so optimalen Kanäle und der nicht verstellbaren Steuerzeiten (hätte ich eh nicht verstanden) einfach viel schöner. Als dann Freund Seppel einen Link zu einem Angebot auf der japanischen *Webike*-Site postete, war es um mich geschehen. Die Dinger sind ja sogar bezahlbar!

Und dann gibt es sogar einen kompletten Kit mit Zylinder, Kolben und Kurbelwelle!

Es folgten schlaflose Nächte. Als dann der Euro völlig ins Bodenlose zu fallen drohte (Griechenland-Wahl) wurde noch nach Zuspruch von Freund Kugi online bestellt.

Nach gerade mal 1 (in Worten: EINER) Woche stand der Paketbote mit dem Schrieb vom Zoll vor der Türe und lieferte die begehrte Ware. Alles war perfekt verpackt. Der Kit kam in einer matt schwarzen Kiste, in der für jedes Teil ein separates Fach vorhanden war. Wie beim Modellbau. Irgendwie ist es ja auch so was.

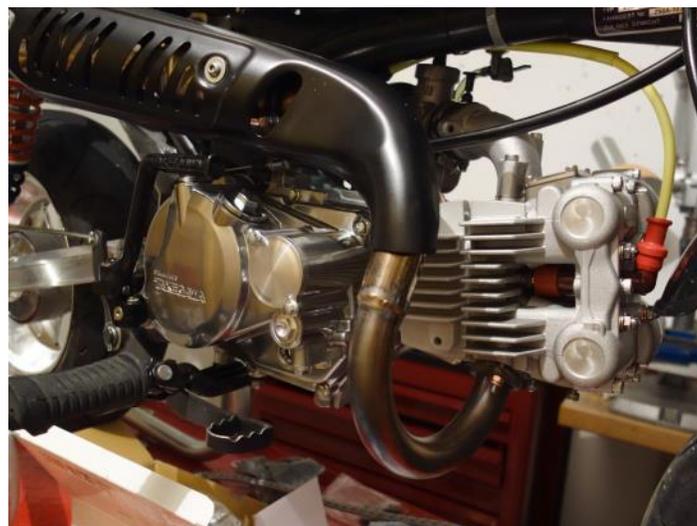


Noch am selben Tag trennten sich wieder unsere Wege. Ich hatte mit Frank Thom von TRP Kontakt aufgenommen und ihm von meinem Ansinnen berichtet. Wegen der besseren Ölversorgung wünschte ich mir das stabile Nice-Gehäuse. Er hatte noch eins am Lager, welches er mir gleich reservierte.

Wegen des Ölpumpenantriebs musste die Kurbelwelle etwas modifiziert werden. Das Gehäuse wurde für den 54er-Zylinder gespindelt und das von mir mitgelieferte Take-4-Gang-close-ratio-Getriebe von den Wellen her an die Lager im Nicegehäuse angepasst werden. Wie immer, hat er das perfekt gemacht. Als Kupplung bestellte ich bei Frank die gute Takegawa Super Clutch mit dem schön

polierten Aludeckel und dem thermostatischen Kühleranschluss. Wer Take kennt, weiß was Geduld ist, und so dauerte es auch in meinem Fall bis nach Franks Urlaub, bis die Teile endlich aus Japan eintrafen. Wochen des Wartens!

Wenige Tage später konnte ich aber den nun kompletten Motor aus seiner Verpackung befreien und in den Rahmen hängen. Bedenken, er könne am Rad streifen, hatte ich selbst, was jedoch völlig unbegründet war. Alles safe!



Mittlerweile sind bis auf den Ölkühler alle Anbauteile montiert und er erfreut durch einen wunderbaren Anblick. Dieses Motorle ist einfach mein nun endlich erfüllter Traum. Ich hoffe, dass der schöne Herbst noch etwas anhält, die noch fehlenden Teile bald kommen und ich vielleicht noch die eine oder andere Runde mit meinem DOHC drehen kann. A dream comes true!

Euer Fabi (daxfieber)





TEXT: FELIX A. GUTIERREZ "FEGUT"  
 FOTOS: VEREIN

Es war der 4. Juli 2015 und der heißeste Tag im Jahr. Es herrschen knackig-mediterrane 38 Grad Celsius, pralle Sonne, gute Luft, eine super Truppe und relaxt freudige Stimmung. Ich genoss die gegebenen Umstände. Es war alles nach meinem Gusto.

Schon im Januar teilte Christopher alias Graschi in unserer Honda Dax & Monkey Interessengemeinschaft mit, dass Tobi unser bayrischer *Pizzaver-nichta* und Motorenfreak, gewillt sei, seine liebste Maid Susi zu heiraten.

In kürzester Zeit wurden von Graschi ein Spendenkonto und im Forum ein geheimer Ordner eingerichtet - Achtung geheim! - Weitere Informationen zur Hochzeit und der dazugehörigen Organisation wurden kommuniziert und preisgegeben, allerdings alles unter Ausschluss des Bräutigams.

Der Aufruf, eine Vereins-Hochzeitskarte mit einem kleinen Obolus zu organisieren, stieß nicht nur bei mir auf Zuspruch. In kürzester Zeit spendeten bis zu 40 Forenmitglieder und Freunde eine stattliche Summe.

Zudem rief Graschi dazu auf, unabhängig von der Hochzeitskarte und der dafür gesammelten Summe, Tobi und Susi nach der Trauung zu überraschen. Die Idee war es, mit einigen Vereinsmitgliedern und deren Mopeds vor der Kirche mit laufenden Motoren am Gashahn ziehend Spalier zu stehen.

Diesem Aufruf kam nicht nur ich nach. Kurzerhand folgten noch Michael, Sebastian, Fabian, Axel, Olli & Max.

Die Überraschung sollte perfekt werden. Auf geht's.

Nachdem die Planungen zur Hochzeit alle geklärt waren und die Vereins-

Hochzeitskarte durch die ganze Republik geschickt worden war, formierte sich eine kleine aber feine Gesellschaft von Liebhabern unserer liegenden Einzylinder, die der Einladung und dem Aufruf nachkamen, der Hochzeit beizuwohnen. Am Vortag der Hochzeit ging die Reise gen Bavaria los. Michael und Sebastian trafen gegen 11 Uhr bei mir in Dortmund ein. Michael erklärte sich bereit, die Reise mit seinem komfortablen Auto zu bestreiten. Sebastian und ich waren in der Gunst, chauffiert zu werden, top. Keine kurze Strecke, knapp 650 Kilometer, bei sengender Hitze. Glück gehabt, die Klimaanlage funktionierte einwandfrei und Michael meisterte die Strecke bravurös. Nach siebeneinhalb Stunden auf heißem Asphalt, viel Stau aber guten Gesprächen, kehrten wir gegen 19 Uhr im Gasthof Großer Wirt in Bruckmühl / Kirchdorf ein. Einchecken und genießen. Die parallel anreisenden Nordrhein-Westfalen Graschi und Sara trafen recht zeitnah

ein, so dass wir allesamt gemeinsam essen, trinken und quatschen konnten. Zudem mussten noch Graschis zwei Daxen ausgeladen und versteckt werden.

Nach dem wir lecker gespeist hatten, trudelte der hochnervöse Bräutigam Tobi ein und lud zu einer schönen Sightseeing-Tour auf heißem Reifen durch den Landkreis Rosenheim. Sehr schöne Gegend, die uns präsentiert wurde. Wir erlebten einen sehr pittoresken Sonnenuntergang mit extrem schöner Fernsicht. Hammer, Urlaubsgefühle stiegen in mir auf.

Anschließend haben wir den Abend schön ausklingen lassen. Es war Zeit ins Bett zu gehen. Morgen wird es lustig, zumindest für uns...

Heute ist es soweit.

Trotz der kurzen, heißen, mediterranen Nacht ging es relaxt zum Frühstück im Gasthof. Nach und nach trudelte das Vereinsteam ein. Wir hatten noch reichlich Zeit, vor der kirchlichen Trauung die Mopeten zu checken. Danach ging es auf Shoppingtour, die Trachten mussten noch besorgt werden. Mittlerweile waren alle eingetrudelt, unser Vereinsteam war komplett.

Es ging auf 14 Uhr zu. Die Trauung fand in der 5 Kilometer entfernten Kirche in Heufeld statt. Schön in "Schale" geschmissen und auf Graschis süße rubinrote Dax gesetzt. Angeklickt und los ging es im Stil des "Distinguished Gentlemen's Ride", im kleinen Pulk, zur nahegelegenen Kirche. Zügig und sehr aufmerksam wurde die Strecke abgefahren. Mein Gedanke war, "hoffentlich kommt uns das Brautpaar nicht entgegen. Dann ist die Überraschung hin."

Sicher und ohne große Aufmerksamkeit zu erzeugen an der Kirche angekommen, hieß es nun, die Mopeten zu verstecken. Beim Ausladen einer Dax aus dem Auto verbrannte sich Graschi noch die Finger, 40 Grad Celsius Außentemperatur. Der Schweiß floss in Strömen aus allen Poren.

Die Kirche war schon gut besucht, doch weitere Hochzeitsgäste trudelten ein. Zu meiner Überraschung kamen auch Olli und Max unauffällig mit der Dax angefahren. Jetzt war das Vereinsteam komplett.

Das Brautpaar wurde standesgemäß im weißen Porsche Panamera vorgefahren. Die Braut sah toll aus, Tobi sehr stattlich im Anzug. Die Nervosität des Brautpaares war offensichtlich. Allerdings schien deren Freude und Glück nicht minder als die Sonne am Himmel.

Das Brautpaar wurde zum Altar geführt, jetzt war es soweit, sich vor dem Priester das Jawort zu geben. Der Chor sang. Der Pfarrer redete und stellte die Frage, die es mit „Ja ich will!“ zu beantworten galt. Beide schienen bereit und willens zu sein, sich das Ja Wort zu geben. Es war passiert, Mann und Frau Hantschel küssten sich innig.

Jetzt kam unserer Moment. Wir Spalierstehenden mussten uns unauffällig aus der Kirche schleichen, um davor Formation einzunehmen. Fünf Daxen und eine Ehren-Monkey bildeten das Spalier.

Das Brautpaar schritt langsam aus der Kirche und der schallende "Lärm" unserer Mopeten kündigte unsere kleine Überraschung an. Beim Anblick unseres Spaliers schien das Brautpaar überwältigt und gerührt zu sein. Wir waren alle erfreut, jetzt ging es los. Auf zur Feier...



Hochzeitskarte und Geschenk der Vereinsmitglieder

Zurück am Gasthof, sammelte sich die Hochzeitsgesellschaft vor den Türen und war bereit zu feiern. Es wurde zu Kaffee und Kuchen geladen. Danach ging es in den angren-

zenden, vom Gasthof betriebenen Weinkeller. Die Feier und die Gäste kamen so allmählich in Schwung. Es war schön, der Wein floss, wir aßen Brot, Käse und Wurst, die Gespräche wurden inniger. Zum Finale ging es zurück in den Gasthof und den dazugehörigen Saal, in dem sich schon die Liveband eingerichtet hatte. Das Menü wurde aufgetischt. Lecker!



Der junge Mann rechts dürfte der Nächste sein, der heiratet...

Nach der Speisung ging das ausgelassene Feiern weiter. Wir alle hatten sehr viel Spaß. Es wurde getanzt, gesungen, gequatscht. Es war sehr familiär. Endlich war es soweit, der Bräutigam entledigte sich seines Jacketts, welches schon längst überfällig war, die Hitze war enorm und wir waren alle froh, endlich aus unseren Sakkos befreit zu werden. Sebastian und ich schmissen uns in die zuvor gekaufte bayrische Tracht. Es sollte sich ja standesgemäß anschicken. Wir feierten und tranken, lachten und freuten uns über die tolle Stimmung, die die Hochzeitsgäste und das Brautpaar versprühten.

Nun war es Zeit das Geschenk zu überreichen. Graschi übergab die Vereins-Hochzeitskarte, die zuvor schon die ganze Republik durchquert hatte und den dazugehörigen gebastelten Scheck, welcher die stattliche Summe von 630 Euro aufwies.

Tobi und Susi hatten Pipi in den Augen. Beide waren sehr erfreut ob des Präsents und der vorangegangenen Organisation.



Auch hier: Nur mal kurz ins Forum schauen...

Die Feier nahm ihren Lauf. Alles war perfekt. Nach Mitternacht löste sich die Gesellschaft langsam, glücklich, manche mehr oder weniger beerauscht, auf.



Kaum kann er wieder laufen...  
Seppel (links) und Felix in Lederhosen.

Nach kurzem Schlaf, leicht angeschlagen aber trotzdem fit, traf sich das Vereinsteam zum morgendlichen Frühstück im Gasthof. Kurz darauf kam das frisch getraute Ehepaar,

etwas erschöpft, mit an den Tisch. Beide schienen glücklich zu sein. Sie bedankten sich herzlich bei uns für die gelungenen Überraschungen.

Nun hieß es für uns, zurück nach Hause zu fahren. Wir hatten ja noch eine weite Strecke vor der Brust, die wieder bei ähnlichen Umständen wie auf der Anreise mit Hitze, Stau, Starkregen und vielen Kilometern zu bewerkstelligen war. Der Kurzurlaub war nun vorbei.

Dank allen Beteiligten für die gelungene Überraschung und das schöne Wochenende im bayrischen Lande. Viel Glück und Gesundheit, besonders dem frisch getrauten Ehepaar Tobi und Susi!

Felix

## Frische Ankerplatte – Eine bayrische Spezialität

**Nein, hier geht es nicht um das Essen auf Tobis Hochzeit. Aber das, worum es hier geht, kommt nicht ganz zufällig aus derselben Gegend ....**

TEXT UND FOTOS: CHRISTOPHER LOTZKAT "GRASCHI"

**L**ange Beine sind in der Regel etwas Tolles. Zu lange Beine im Verhältnis zum Körper sehen merkwürdig aus.

Genau das war durch die Skyteam Gabel an meiner Dax aber Tatsache. Die Gabel war ca. 3 cm zu lang. Also entschied ich mich, den Winter 2014/2015 für einen Umbau zu nutzen. Bereits während der Saison wurden die Möglichkeiten identifiziert und ein Plan für den Umbau aufgestellt. Schnell kristallisierten sich zwei Möglichkeiten heraus: Die China-Gabel kürzen und den Rest so lassen oder einen Umbau einer Nice-Gabel durchführen. Die Vor- und Nachteile beider Varianten möchte ich an dieser Stelle nicht ansprechen, aber ich entschied mich für Letzteres.

Im November gingen dann zwei Nice-Gabelrohre samt Bremse zu HSM nach Hamburg. Ein originaler Felgenstern (ebenfalls aus Hamburg aber von einem netten Vereinskollegen) inkl. der zugehörigen 6V-Ankerplatte wanderte mit in das Gesamtpaket. Das Ziel: Eine gekürzte Nice Gabel, um die originale 6V Höhe zu erreichen, eine hochwertige Gabelbrücke kompatibel mit dem AB23 Lenkerknochen und das Ganze möglichst plug-and-play im Tausch für meine China-Gabel.

Flotter als gedacht war der Umbau vollzogen und ich erhielt ein Paket mit allen Teilen zurück, um die Gabel zu Hause zusammensetzen zu können.

Wie das so ist, zog sich das ein bisschen hin und es stellte sich auch heraus, dass "plug-and-play" eher "plug-and-pray" heißen müsste. Nicht wegen eines falsch ausgeführten Umbaus, sondern vielmehr, weil einfach viele Dinge nicht beachtet wurden. Die Gabel hatte einen anderen Durchmesser, also mussten neue Lampenhalter her, weiterhin mussten Schutzblech- und Hupenhalter noch angefertigt werden, mein Felgenstern benötigte noch neue

Radlager und die originale Nice-Bremsleitung war schlicht zu kurz für einen Dax-Lenker.

Nachdem all diese Dinge korrigiert wurden, fiel einem weiteren Vereinskollegen aus Bayern auf, dass die Bremsankerplatte aktuell das hässliche Entlein des Umbaus darstellte. Sie war optisch heruntergekommen, für den Umbau teilweise abgedreht und an diesen Stellen daher farblich abweichend vom großen Rest und da, wo vorher der Bremsnocken saß, klaffte ein riesiges Loch. Der Seilzughalter wurde wegen des Umbaus auf Scheibenbremse auch nicht mehr benötigt. Die Gesamtoptik wollte nicht mehr so recht gefallen. Das Ziel musste also sein: Es soll noch hübscher werden. Wir brauchen keine alte, verbrauchte, sondern eine neuwertige, frische Ankerplatte.

Folgende Arbeiten waren zu erledigen:

1. Entfernen des Seilzughalters



2. Entfernen der Bronzebuchse in der Nockenaufnahme, um Probleme wegen des Materialunterschieds zu vermeiden



3. Verschließen des Lochs



4. Schleifen



5. Polieren



Alle Punkte wurden sogleich am nächsten Tag von eben diesem Vereinskollegen ausgeführt. Aus Punkt 4 wurden die Punkte 4.1 – 4.10 mit demselben Titel aber das Ergebnis hat sich gelohnt. Die Aussagen direkt im Anschluss beim Betrachten des Ergebnisses lauteten einstimmig: „Sieht so aus als hätte jemand einfach vergessen das Loch zu bohren“.



Aus der hässlichen Blutwurst wurde eine wunderschöne Lyoner mit Gesicht, welches einen nun genauso schön anstrahlt, wie der Rest des Umbaus. Dieser ist sicherlich Geschmackssache, aber der Umbau der Bremsankerplatte ist eine echt bayrische Spezialität. □



Takegawa R-Stage EM 106cc bore up kit

## 3 Dinge braucht der Mann: more, more, more !

*"Nachdem ich meine Dax mit einem 72cc 4-Gang Motor ausgestattet hatte, wollte ich dann irgendwann doch mehr."*

TEXT UND FOTOS: FRANK KLINNER "HEIDJER"

Nachdem ich meine Dax mit einem 72 cc 4-Gang Motor ausgestattet hatte, wollte ich dann irgendwann doch mehr. Was macht man wenn es nur der Motor und nicht gleich die ganze Dax sein soll? Nach Telefonaten mit Malte habe ich mich für ein Takegawa R-Stage EM 106 cc bore up kit entschieden. Hinzu kamen dann noch eine R20 Nockenwelle, der Ansaugstutzen, als Vergaser der Mikuni VM26, K+N Filter und ein Silentium2 Auspuff.

Grundmotor war ein gebrauchter AB22E von Gerhard. Nachdem ich ihn zerlegt hatte, kamen mir Metallteile entgegen. Selbst nach langer Suche habe ich nicht herausgefunden, woher sie stammen könnten. Evtl. mal nach einem Schaden drin vergessen? Man weiß es nicht.

Alles sauber gemacht und angefangen den Motor aufzubauen.

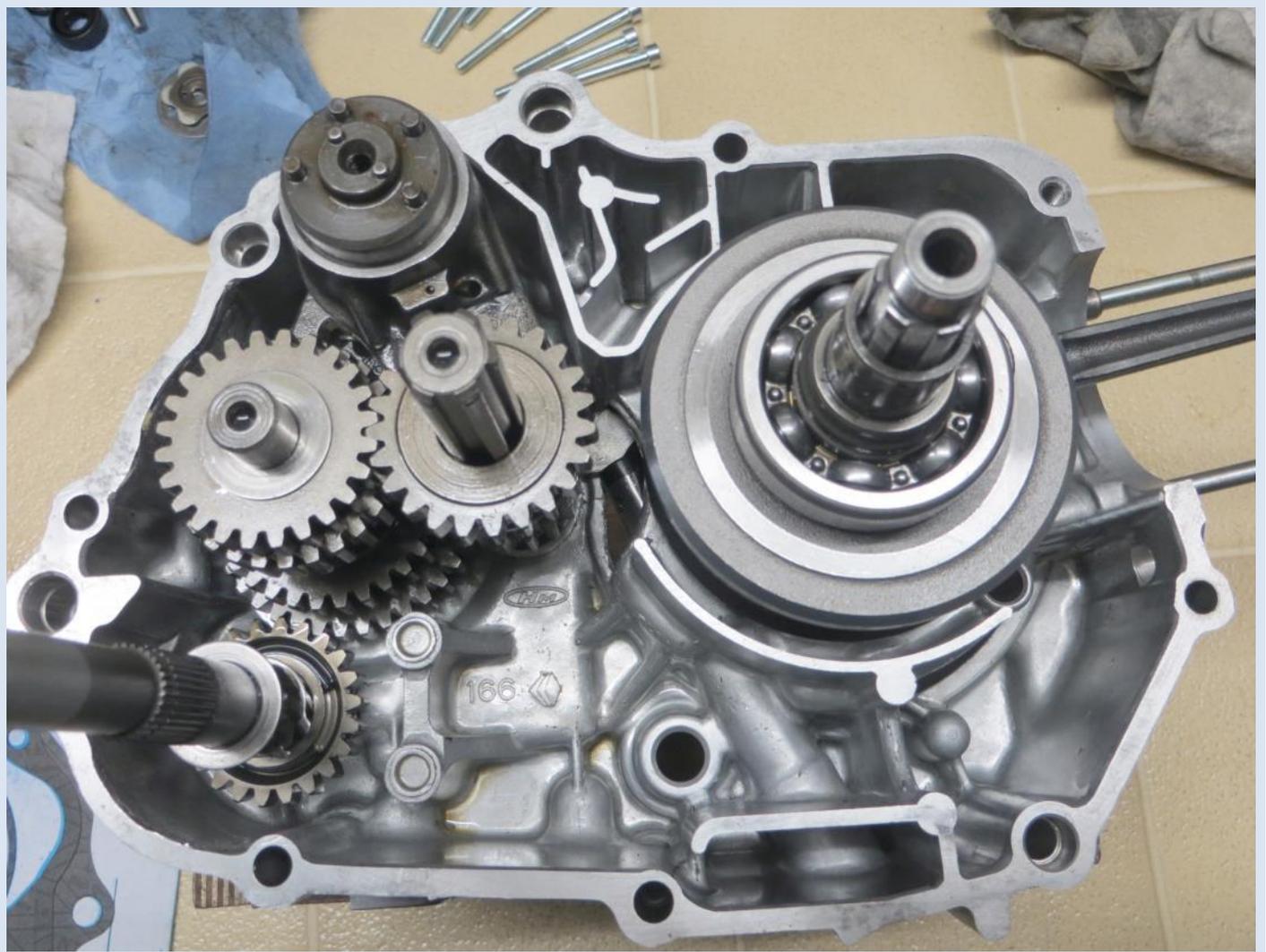


Bild 1: Nagelneue CRF50 Kurbelwelle aus Amiland rein, 4-Gang Getriebe vom ATC70.

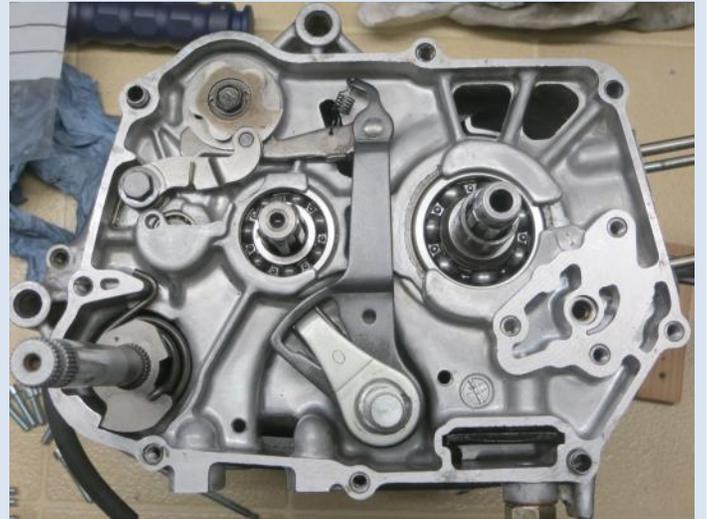
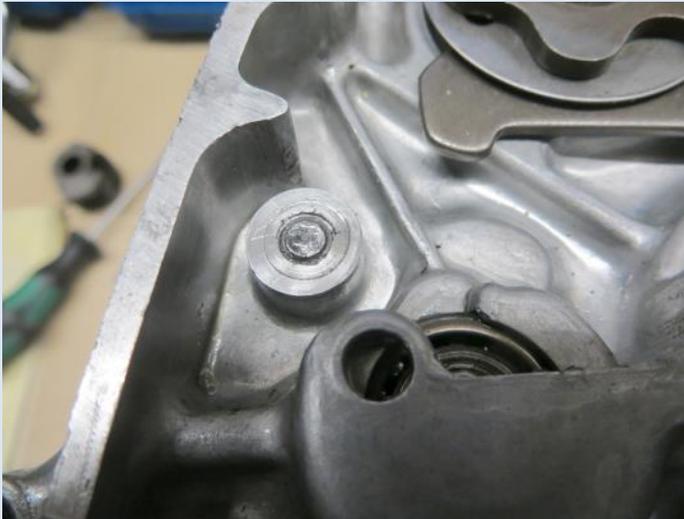


Bild 2 und 3: Schaltwelle rein, Schaltstern drauf und den Hebel dazu nur noch festziehen.....Mist, Schraube abgerissen. Zum Glück konnte ich den Rest mit einem kleinen Uhrmacherschraubenzieher rausdrehen.



Bild 4: Zur Ölversorgung habe ich die 300% Take Ölpumpe verbaut. Als Kupplung kam die Verstärkte von Kitaco zum Einsatz, was sich als nicht optimal herausstellen sollte. Fertig war der Grundmotor. Nun kamen die Edelteile dran.

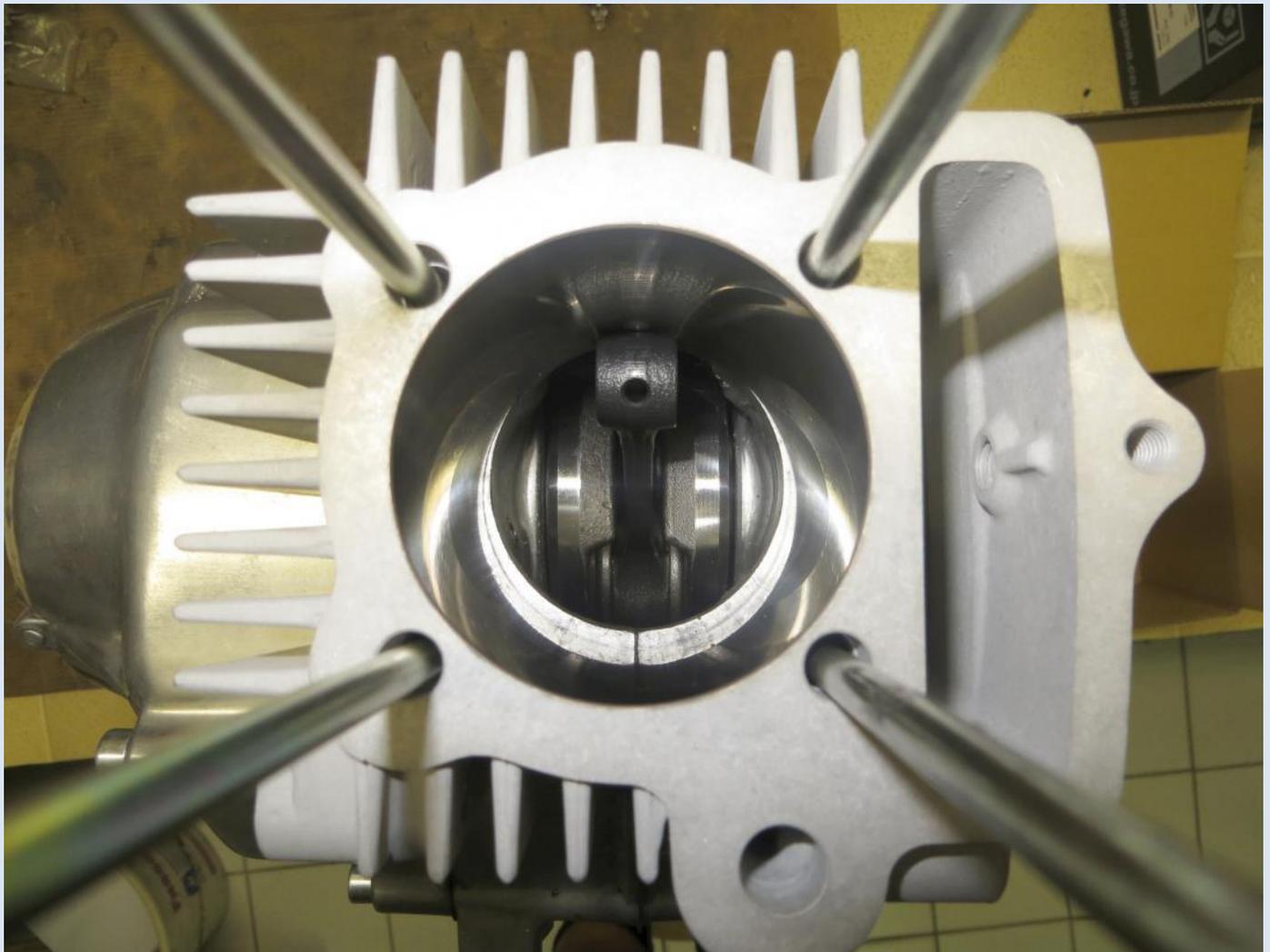


Bild 5: Der Zylinder hat kein Hemd, somit brauchte ich den Grundmotor auch nicht spindeln lassen. Auf dem Foto ist gut zu erkennen, wie außermittig er auf dem Motor sitzt.

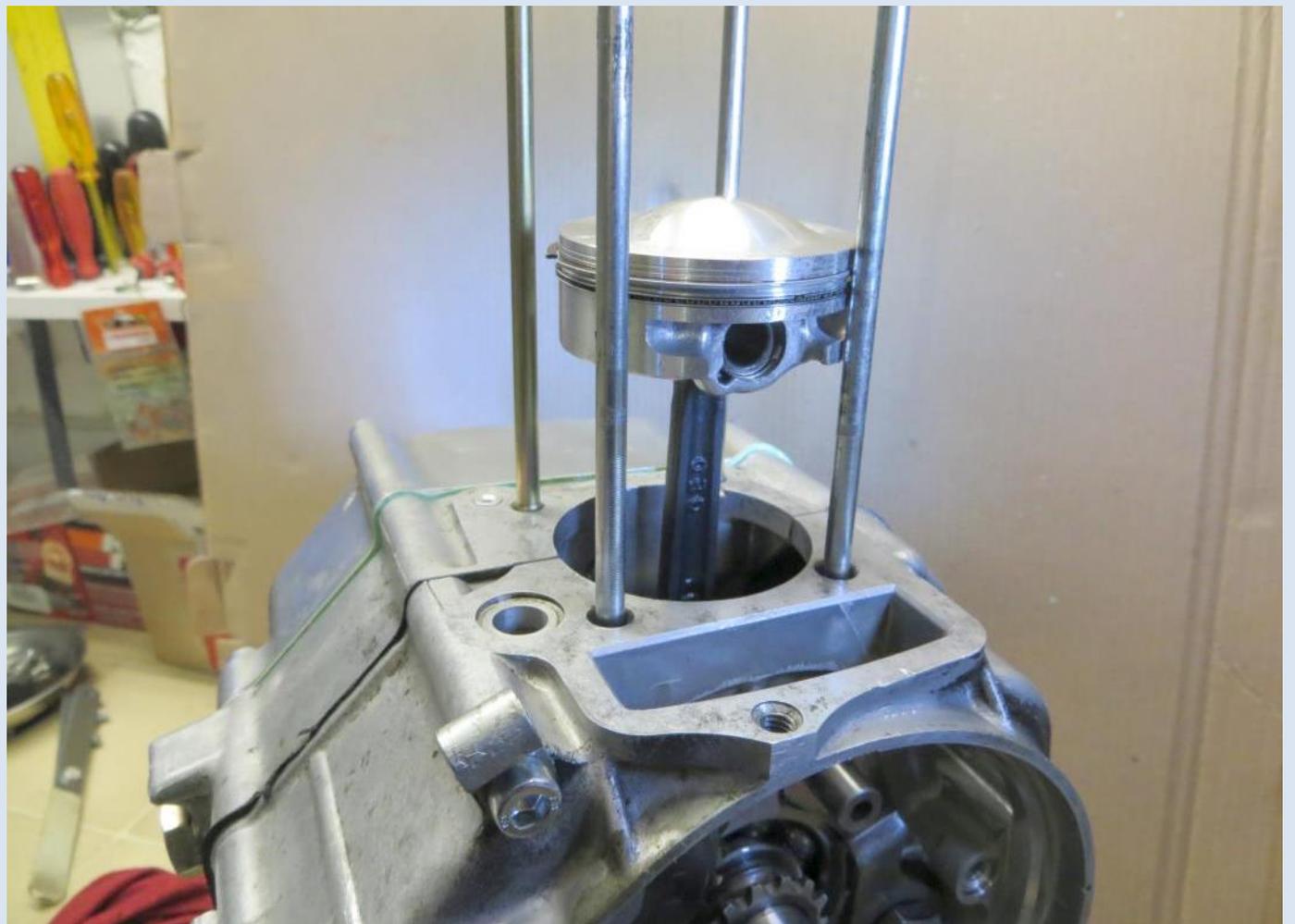
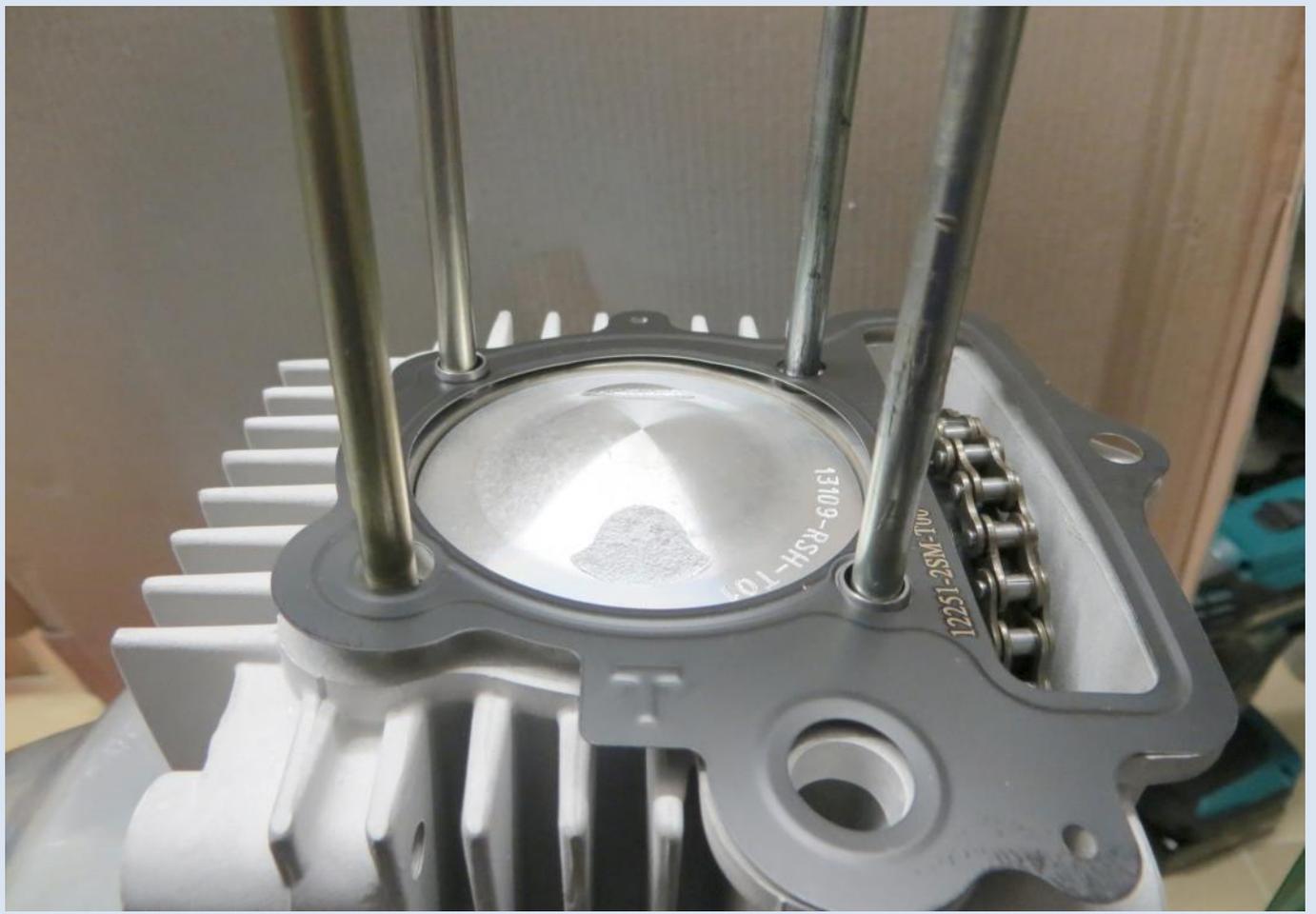
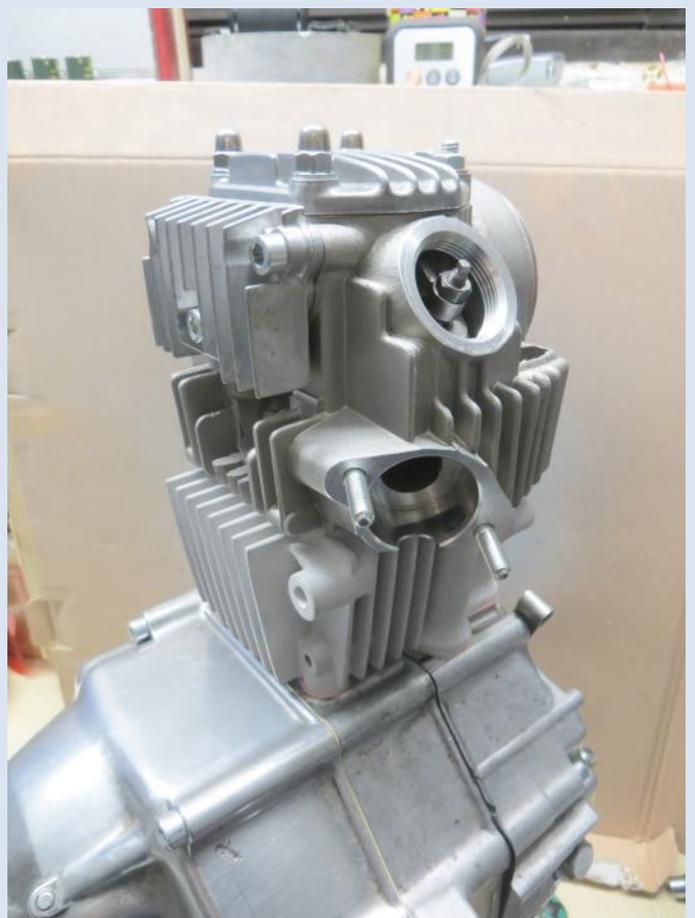
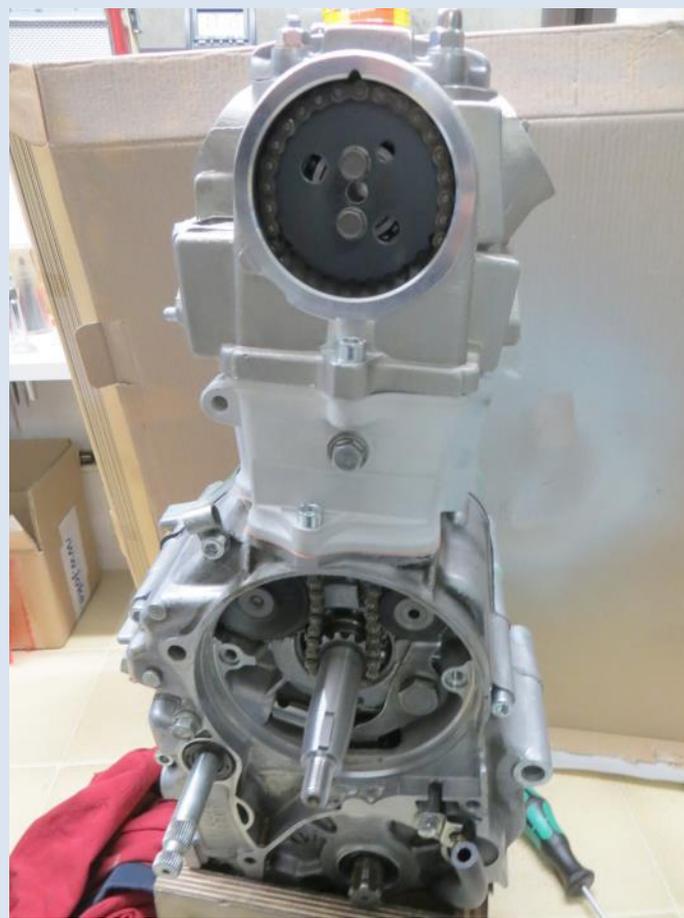


Bild 6: Passend dazu ist der Kolben sehr kurz, der sogenannte S-Cut Kolben.



Bild 7: Damit der hochdrehende Motor optimal geölt wird, haben die Take-Techniker den Zylinder im Ölsteigkanal mit einer Bohrung versehen, wodurch der Kolbenbolzen eine Extraportion Öl bekommt.





Vorhergehende Seiten, Bilder 8 -12: Den Zylinderkopf habe ich mit verstärkten Ventildfedern und einer Take R20 Nockenwelle versehen. Mehr braucht man eigentlich nicht zu machen, es sei denn, Malte bekommt so etwas in die Hände. :)

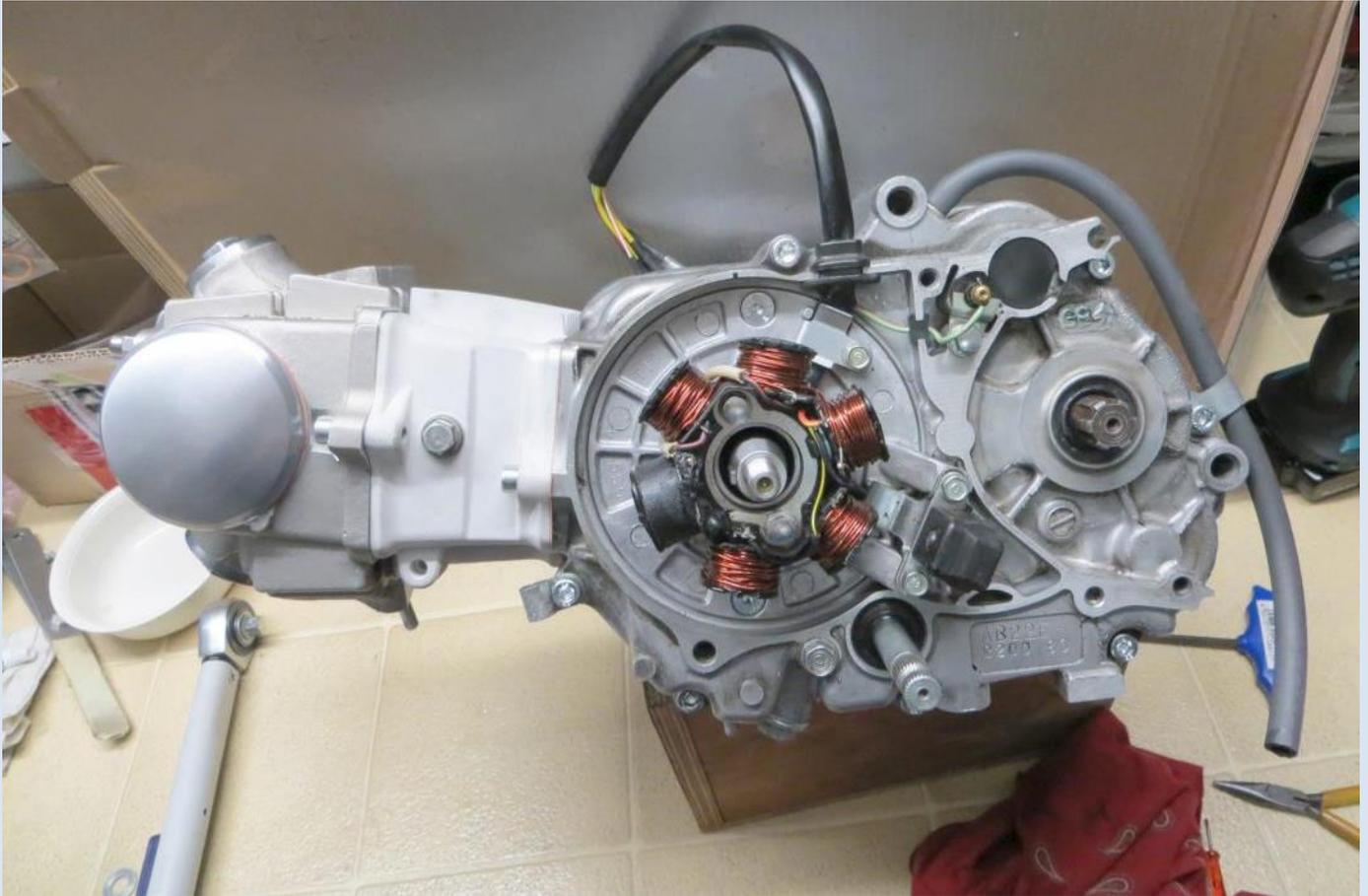
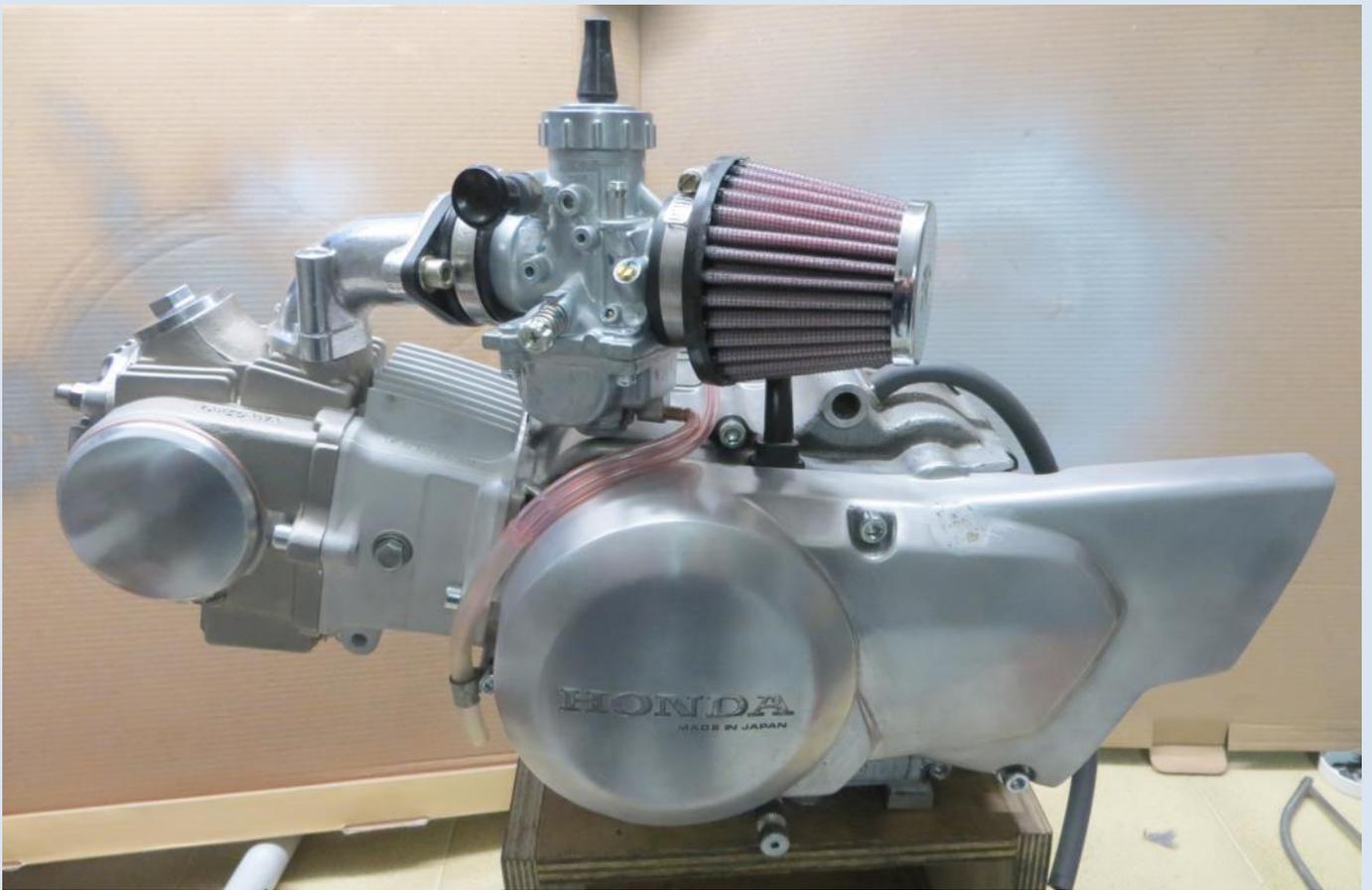


Bild 13: Als Zündung hatte ich mich für die Original 12V Honda Lichtmaschine entschieden. Sie ist das optimale Gegengewicht für die Fliehkraftkupplung. Lediglich für die EPU von Klaus musste ich sie potentialfrei machen.





Nachdem alles in der Dax verbaut war, ging es an die Probefahrt.

Ist schon was anderes als 72 cc. 12,5 PS sollen es laut Takegawa sein. Dazu muss natürlich alles bestens aufeinander abgestimmt sein. Und das war es bei mir noch nicht. Es hatte sich gezeigt, dass die Kitaco Kupplung der Leistung nicht standhält. Ab einer bestimmten Drehzahl, wenn die R20 Nocke richtig einsetzte, begann die Kupplung zu rutschen.

Abhilfe brachte eine 3-Scheiben Take Handkupplung, die ich beim Treffen in Manebach / Thüringen 2014 gleich am ersten Tag verbaut habe. **(Siehe Titelbild)**

Danke an Fabi für die Unterstützung und das Besorgen der Teile. So konnte ich in Manebach doch meist mit den hubraumstärkeren Fahrzeugen mithalten. ;)

Mittlerweile habe ich den Vergaser gegen einen PE24 getauscht, der aber noch abgestimmt werden muss. Außer dem Motor habe ich noch folgende Teile an der Dax verändert damit sie zu den Motorkomponenten passen:

Bedienelemente mit Kupplungsgriff und Gasgriff, sowie Gabel und Bremse vorn von der AB23. □



TEXT UND FOTOS: MARIUS EISENMANN

## A wie A-Monkey oder Ansteckend...

**W**ann genau mich der Bazillus erwischt hat, kann ich nicht mehr sagen. Solange ich zurückdenken kann, fand und finde ich die blaue und rote Dax von meinem Vater megainteresant, eigentlich mehr noch als sein "großes" Motorrad. Seine A-Monkey habe ich irgendwie erst viel später für mich "entdeckt". Wenn ich von ihm mit der Dax zum Kindergarten gebracht worden bin, war ich mächtig stolz,

genauso wie auf meinen ersten eigenen Helm. Ab und an wurde auch auf ruhigen Seitenstraßen ein Tourchen gemacht. Dabei saß ich stets vor meinem Vater mit Blick auf den Tacho und konnte mich so gut am Lenker festhalten. Die Sicht war auch deutlich besser als hintendrauf und wenn ich jetzt auch noch mit meinen Füßen schon die Fußrasten hätte berühren können, wäre ich bestimmt auch selbst gefahren. Schließlich konnte ich schon Gas geben und fühlte mich wie Valentino Rossi! Auch zur Grundschule bin ich das ein oder andere Mal so gebracht worden. Dass dabei mein Schulranzen

auf den Dax-Gepäckträger geschnallt werden konnte, empfand ich als sehr praktisch. Auch in meiner Klasse fanden alle Anderen diese Art des "Schulbusses" cool.

Wir sind früher auch immer zum Treffen nach Neuss gefahren. Erst mit dem Auto und der Dax hinten drin und dann den letzten km mit der Dax gedüst, wie gehabt - ich vorne! Dort angekommen konnte ich den ganzen Tag auf der Dax sitzend zusehen, wie die vielen tollen Daxe, Monkeys oder Pocket Bikes ihre Runden zogen. Nein, langweilig war mir nie. Ab und zu gingen wir dann eine Runde um den Platz, um zu sehen was es sonst noch so gibt oder was zu essen und zu trinken. Bei einem Treffen, es war wohl im Jahr 2001, habe ich dort eine grüne Dax und daneben eine grüne Monkey gesehen. Ich mag grün und blieb eine ganze Zeit davor stehen und wäre am liebsten auf dieses kleinere Maschinchen geklettert. Mein Vater fragte den Besitzer und so konnten wir dieses schöne Erinnerungsfoto machen.



Was ich natürlich damals noch nicht wusste, dass ich auf einer sogenannten A-Monkey saß, bei der meine Füße hier auf den Fußrasten sehr gut Halt fanden. Ob wir sie nicht mitnehmen können? Leider nein! Ich fand die Monkey von der Größe her für mich genau richtig, was will denn so ein großer Erwachsener mit so einem kleinen Ding? Einige Treffen folgten noch und die Jahre vergingen. Da ich nun größer wurde, musste ich irgendwann auf den hinteren Sitz der Dax umziehen, da mein Vater sonst nichts mehr gesehen hätte. Schade,

jetzt kam ich zwar endlich(!) an die Fußrasten, aber dafür konnte ich nur noch hinten mitfahren, das ist leider nicht so spannend und den Tacho konnte ich auch nicht mehr sehen.

Mittlerweile haben wir das Jahr 2015 und ich habe im Sommer meinen Autoführerschein gemacht; den 125er dann einige Zeit später auch. Ich konnte bis dato erst einige Proberrunden mit der Monkey auf dem Garagenhof drehen, war mir aber ziemlich sicher, dass die Monkey mehr Auslauf braucht. Somit durfte ich endlich auch alleine legal die Monkey im Straßenverkehr bewegen – wie geil ist das denn und die Klingel erst! Die ersten Touren hat mich mein Vater sehr gerne auf seiner Dax begleitet. Es macht riesig Spaß damit rumzudüsen und wenn es bergab geht, sind die erreichten 50 km/h gefühlte Lichtgeschwindigkeit. Ich glaube, ich nehme das mit dem großen Erwachsenen von weiter oben zurück, ich war halt zu jung. Es vergeht kaum ein Ausritt ohne positives Feedback von wildfremden Menschen und sei es „nur“ an der Tankstelle. Manche „großen“ Motorradfahrer zeigen mir beim Entgegenkommen den Daumen nach oben und sogar Harley Fahrer haben mich schon begrüßt. Sehr gerne fahre ich auch damit zur Schule, dort sind alle total crazy auf die Monkey. Jede(r) möchte mal darauf probesitzen oder mal ´ne Runde drehen. Wegen der "Größe" und des Sounds wird die Monkey von meinen Klassenkameraden liebevoll "Höllmaschine" genannt. Darauf bin ich sehr stolz und selbst die 3000 €-Roller können es nicht mit der Coolness meiner Monkey aufnehmen. Mein Gesichtsausdruck ist vom Normalzustand mittlerweile in ein Dauergrinsen übergegangen.

An einem Sonntag im Spätsommer fand bei uns im Dorf erstmalig ein Oldtimertreff "Petrol Talk" statt. Mein Vater hat seine Dax und mittlerweile MEINE Monkey dort als Ausstellungsfahrzeuge angemeldet. Gut vorbereitet mit Infotafeln zu den Fahrzeugen, Klappsesseln und bei

35°C reichlich zu trinken haben wir einen schönen Tag erlebt. Meine Monkey hat deutlich mehr Aufmerksamkeit erhalten als die Dax von Papa und ich bin mir bis jetzt noch nicht sicher, ob ihm das so recht war – grins. Als Fotomotiv gern genommen und auch das ein oder andere Kind wurde als Fahrer/-in mit fotografiert. Ob diese Kids sich jetzt auch angesteckt haben? Jedenfalls war ich der jüngste Oldtimerbesitzer an diesem Tag und fühlte mich sehr wohl zwischen all den andern Zwei- und Vierrädern und deren Eignern.



Apropos Alter, nein diesmal nicht mein Vater. Die Monkey ist ja von 1973 und somit mehr als doppelt so alt wie ich, was auch in der Schule mehrheitlich zu erstaunten Gesichtern führte. Da kann, wurde mir gesagt, im Laufe der Zeit schon mal was kaputt gehen. Dann möge ich ruhig bleiben und viel Verständnis aufbringen; ist halt kein Neufahrzeug. Bis jetzt bin ich schon über 400 km damit gefahren. Einzige "Panne" war bei einer der ersten Ausflüge ein plötzlich auftretender Leistungsverlust, so dass ich nur noch knapp 30 km/h fahren konnte. Handwerklich bin ich (noch) nicht so der Profi, daher hat mein Vater die Ursache herausgefunden: der Luftfiltereinsatz hat sich

durch die Vibrationen so unglücklich verdreht, dass die Monkey nicht genügend Luft bekam. Auch die vordere Glühlampe ist altersbedingt schon durchgebrannt. Ansonsten schnurrt die Monkey wie ein Uhrwerk. Manchmal wünsche ich mir jedoch einen vierten Gang und etwas mehr Endgeschwindigkeit, um besser im Verkehr mitschwimmen zu können und riskante Überholmanöver von "ungeduldigen" Autofahrern zu vermeiden! Oder ein wenig mehr Sound aus dem kleinen Auspuff. Aber so kann ich dank unfrisierem Original-

zustand einer möglichen Kontrolle durch die örtliche Trachtengruppe entspannt entgegensehen.

Vom Fahrschulmotorrad, natürlich eine Honda, bin ich es gewohnt, einen Blinker beim Abbiegen zu benutzen. Leider fehlt dieser original bei der Monkey und stattdessen mit den Armen zu wedeln, finde ich blöd. Aber mein Vater hatte eine Idee. Ein 12V-Akku aus dem Modellbedarf, erstmal zwei Blinker für hinten, ein Blinkrelais und einen Schalter am Lenker baute er (die Betonung liegt auf "er", ich habe erstmal abgewartet) übergangsweise an die Monkey. Akku, Blinkrelais und ein passendes Steckernetzteil zum Aufladen passten

noch in die seitliche Tasche. Die Blinker funktionieren prima, sind schön hell und bei normalem Fahren reicht es, wenn man den Akku alle drei Wochen mal auflädt. So fühle ich mich im Straßenverkehr schon viel sicherer, fehlt nur noch eine Kontrolllampe im Sichtbereich...

Dank Google lerne ich langsam die unterschiedlichen Fahrzeugtypen, Namen und Designs kennen, daher weiß ich jetzt auch mit den Begriffen "Gorilla", "J1" und "A-Monkey" was anzufangen. Ich habe schon eine genaue Vorstellung, wie ich die Monkey mal gestalten werde, ohne dabei die Grundsubstanz zu beschädigen. Die rote original Farbe bleibt auf jeden Fall, aber der Motor in schwarz hätte schon was, oder? Und eventuell so ein Scheinwerferschirmchen wie bei der roten Dax. Durch das PC-Game "GTA V" kam ich auf den Gedanken, wie meine Monkey wohl mit Weißwandreifen aussehen würde. Ein Bild im Internet zeigte eine solche Monkey, ja, genau so hatte ich mir das gedacht. Da die Monkey noch auf den Originalreifen unterwegs war, fragte ich meinen Vater, ob wir nicht auf diese Reifen umrüsten können – ich würde auch dabei helfen. Gesagt, getan. Verschiedene Weißwandreifen im Netz gesichtet, ein Satz ausgesucht und bestellt. Danach erstmal gegoogelt, ob es bereits eine App zum Reifenwechsel gibt ;) nee, schade, also selbst ist der Teenager. Am Wochenende darauf sind wir mit einem kleinen Werkzeugkasten und den Reifen zur Garage gegangen. Die Monkey so angehoben, dass erstmal der Vorderreifen frei in der Luft war. Ich stellte mir dies alles sehr kompliziert vor, war aber wegen der Einfachheit und der überschaubaren Menge an mitgenommenem Werkzeug sichtlich beeindruckt. Eine 19er-Mutter losdrehen und eine lange Schraube ziehen, Bremszug lösen und schon konnte man das Vorderrad herausnehmen. Bei der Gelegenheit hat mir mein Vater einige Werkzeuge erklärt. So kann man mit einer Ratsche oder Knarre und einer 19er-Nuss die Mutter, siehe oben, lösen.

Hasel-, Kokos- oder Walnüsse sind mir bekannt, aber ich hatte bisher noch nie was von der Existenz von Stahlnüssen gehört. Acht kleinere Schrauben später, wie ich gelernt habe, mit Vierzehnerkopf und einer Verlängerung zwischen Ratsche und Nuss konnte mein Vater die Felge teilen und den alten Reifen herausnehmen - Wahnsinn, wie schnell und simpel geht das denn. Noch einen neuen Schlauch in den neuen Reifen und beides wieder ab zwischen die Felgenhälften. Zwischenzeitlich wurde mir erklärt, aus welchen Teilen so eine Trommelbremse besteht und wie sie funktioniert. Warum machen/lernen wir eigentlich in der Schule nicht sowas cooles? Einen Leistungskurs Dax-und-Monkey-Schrauben würde nicht nur ich sofort als Abi-Fach wählen. Also alles wieder zusammengebaut, Luft rein und danach auch schnell noch den hinteren Reifen gewechselt. Die blaue Schutzfarbe vom weißen Rand abgewaschen und – echt Hammer!!! So sollte die A aussehen!



Volley eine Probefahrt unternommen und begeistert zurückgekommen. Kein Vergleich zum Stollenreifen (Tractor Grip steht da drauf!?), kein Gehoppel mehr bei langsamer Fahrt, da jetzt ein viel sanfteres, angenehmeres Fahren – also noch mehr Spaß! Die erste Bewährungsprobe

dafür stand Ende September an, die Euregio 2015. Mein Vater hatte schon von der letztjährigen Ausfahrt geschwärmt, daher war ich schon sehr gespannt darauf. So hieß es auch für mich an einem Sonntag recht früh aufstehen, noch Wolle D und seine Dax einsammeln, um pünktlich um 10:00Uhr am Treffpunkt ein Parkplatz in Kalkar bei strahlendem Sonnenschein anzukommen. Dort waren schon einige Dax, Monkeys und nette, mir unbekannte Fahrzeuge teilweise mit holländischem Kennzeichen vor Ort.

Die Begrüßung war sehr herzlich, ich erntete auch hier viel Anerkennung für meine A-Monkey und fühlte mich sofort freundlich aufgenommen. Schon mal ein prima Anfang. Gegen 10:30 Uhr setzte sich die Meute in Bewegung und ich durfte, bzw. sollte ganz vorne mitfahren, da meine Monkey im Originalzustand erstmal als langsamstes Fahrzeug auserkoren worden ist. So fuhren wir im Pulk von Kalkar aus los und schon nach weni-

gen Kilometern bekam ich das Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht. Jetzt hatte ich auch begriffen, was mein Vater meinte. Freudige, teils erstaunte Gesichter am Straßenrand und manche zückten direkt ihr Handy, um ein Foto zu machen – Aufmerksamkeit pur. Eine tolle, ab-

wechslungsreiche Strecke durch die schöne Landschaft am Niederrhein mit einigen Pausen. Mit innerer Genugtuung stellte ich fest, dass ich doch nicht der Langsamste war – ha! Trotzdem blieb ich immer schön vorne mit dabei und die Monkey fuhr sich immer besser. Es entwickelte sich ein Wettrennen zwischen Wollé auf seiner originalen 50er Dax und

stillen konnten. Weiter ging es und für mich das Highlight war das Teilstück der Strecke auf, bzw. entlang des Deiches, wo sich neben uns auch Fußgänger, Radfahrer, Autos, Motorräder und sogar Busse tummelten. Obwohl die Straße dort recht schmal ist, lief der Verkehr sehr entspannt. Jeder nahm irgendwie Rücksicht, keiner schimpfte und das kenne ich



mir. Dann düsten wir noch durch Holland, teilweise auf Radwegen, machten (endlich!) Rast an einem netten Lokal, wo alle ihren Hunger

so von uns nicht. Gegen 16:00 Uhr trudelten wir dann wieder am Ausgangspunkt ein. Nach gut 125 km und zweimal nachgetankt für mich

genau richtig. Die Bonsais schnell verstaubt und sich verabschiedet. Ein ereignisreicher, sehr schöner Tag geht zu Ende und ich freue mich jetzt schon auf die nächsten Ausfahrten...

Im Winter wollen wir übrigens die Zeit nutzen, um die Monkey weiter zu tunen, sprich verbessern, wobei ich mir vorgenommen habe, dies auch tatkräftig zu unterstützen. Tobi alias Pizzavernichta (toller Nick Name) baut uns einen schönen Motor auf mit genügend Schub und (endlich) auch einem vierten Gang auf. Die seinerzeit nicht in der Originalfarbe nachlackierten Gabel und Lampe sollen wieder in dem tollen Candy Rubin Rot strahlen. Mein Vater passt den vorhandenen Kabelbaum an, damit auch eine Batterie und auch vordere Blinker nebst Kontrolllampe verbaut werden können. Außerdem soll der vordere Bremszug gegen einen mit Schalter ausgetauscht werden, damit das Bremslicht auch leuchtet, wenn ich die vordere Bremse betätige. Einen neuen Tacho mit erweiterter Anzeige bräuchte ich dann auch noch und wenn möglich einen anderen Auspuff mit etwas kernigerem Sound. Ich freue mich schon, wenn ich das erste Mal die Straßen im schönen Bergischen Land mit TÜV-konformen 70-80 km/h langbrausen kann. □



---

TEXT UND FOTOS:  
BERND DÖPPER "TURBODÖPI"

---

## Am Limit

**G**enau das ist die Alpentour *nicht*, dafür aber die atemberaubende Aussicht von und auf die teilweise schon schneebedeckten Berge in den Südtiroler Alpen.

Wie jedes Jahr im September traf sich auch im Jahr 2015 eine Gruppe von Vereinsmitgliedern zur traditionellen Alpentour. Auch wenn nicht die Leistung sondern Kondition und ein sicherer angepasster Fahrstil in der Gruppe über lange und extrem kurvenreiche Strecken wichtig ist, sind 15 PS die Minimalvoraussetzung für ungetrübten Fahrspaß und um im italienischen Verkehr mithalten zu können.

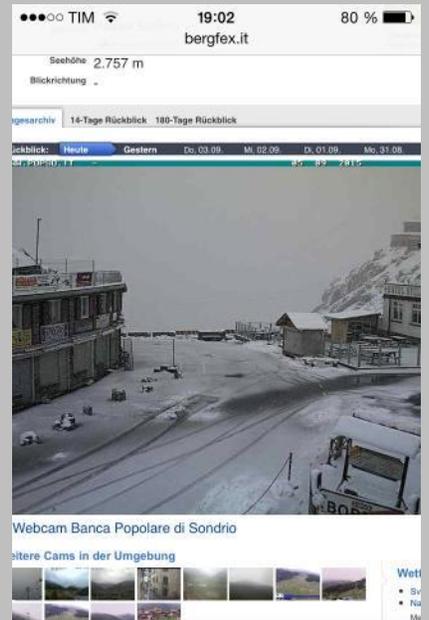
Den hatten wir je nach Anreisetag, welcher unterschiedlich war, in meinem Fall für gute 700 Kilometer, zumeist Pässe rauf und runter. Auf dem Programm standen unter anderem Stilfser Joch, Gavia Pass, Umbrail Pass, Jaufenpass, Passo Tonale, Timmelsjoch und das Martelltal,

um nur einige Stationen zu nennen. Trotz teilweise wirklich widriger Wettervorhersage hatten wir bis auf den Samstag, welcher als Ruhetag fungierte, gute Bedingungen. Auf dem Gavia Pass und dem Stilfser Joch lag am Straßenrand sogar noch etwas Schnee von der Nacht davor. Da wir gleichzeitig trockene Straßen und oft strahlenden Sonnenschein hatten, tat dies dem Fahrspaß keinerlei Abbruch.

Erwähnenswert ist, dass es auch diesmal keinerlei Unfälle gab und die Gruppe trotz der unterschiedlichen Altersstufen von 16 bis 59 Jahren super harmonierte. Genauso wünschen wir uns das auch für die Zukunft und die Alpentour 2016 im September. Wer mitfahren möchte, kann sich uns gerne anschließen. □

Oktober 2015, Bernd Döpfer















# Euregio 2015

---

TEXT UND FOTOS:  
CHRISTOPHER LOTZKAT "GRASCHI"

---

## Euregio Tour 2015

**D**a peilt man eine gemütliche Ausfahrt mit Mokick Ausstattung an und dann wird man genötigt, durch Zündkerzen-tuning das Maximum an Leistung aus seiner Maschine herauszuholen. Der dadurch erzielte Erfolg wird durch massive Zufuhr von Kalorien in Form von holländischen Spezialitäten kompensiert und plötzlich stellt man fest: Langsam fahren ist doch auch irgendwie schön.

So oder so ähnlich muss es dem einen oder anderen Mitfahrer auf der diesjährigen Euregio Tour ergangen sein. Wieder einmal hieß es "Miteinander regionen- und länderübergreifend Spaß haben"" und den Jahresabschluss international genießen.

Die Euregio Tour ist für viele Bonsai Fahrer mittlerweile ein fest eingepantes Event gegen Ende September geworden. An zwei Tagen werden zwei Touren am Niederrhein auf der deutschen und der holländischen Seite gefahren.

Am Samstag, den 26. September 2015 begann die Euregio Tour. Ziel dieses Tages war es, die flotteren Mopeds gemeinsam in der Gruppe zu bewegen. Mokicks waren an diesem Tag nicht das richtige Fahrzeug. Die Geschwindigkeit ist aber bei allen Touren nicht das Maß aller Dinge. Dennoch wurden für diesen Tag 80 km/h zur "Fahrzeugzulassung" vorausgesetzt, um auch zwischendurch mal ein bisschen Gas geben zu können.

Im Vorfeld wurde bereits spekuliert, ob das Wetter nach zwei wundervollen Jahren dieses Jahr auch wieder mitspielen würde. Doch allen Vo-

raussagen und Pessimisten zum Trotz strahlte durch den anfänglichen Nebel am Tag der Ausfahrt immer mehr der wunderbaren und schon leicht abgeschwächten Sonne durch. Es war zwar leicht kühl, aber die durchkommenden Sonnenstrahlen bedeuteten massive Vorfreude auf eine schöne Ausfahrt. Urlaubsgefühl – das kam spätestens mit der Sonne und den ersten angetroffenen Mitfahrern auf.

Die Mitfahrer sind das, was die Euregio Tour ausmacht. Unsere holländischen Freunde gehören inzwischen genau wie Sebastian – der Lokalmatador – zum festen Inventar. Aber daneben gilt die Euregio Tour mittlerweile als Kennenlern- oder Kontaktbörse für Forenaktivisten und Hobbyschrauber. Auch dieses Jahr durften wir wieder einige neue Gesichter begrüßen. Das hat mich ganz besonders gefreut. Die Erscheinungsbilder sind dabei so verschie-

den, wie die Fahrzeuge, die bewegt werden.

Einen besonderen Mitfahrer am Samstag gab es auch: Christine hat Guido endlich ziehen lassen und ihren neuen Freund mit im Gepäck gehabt.



Der Kleine hat die gesamte Ausfahrt ohne Murren mitgemacht, hat neugierig die Landschaft durch seine Sonnenbrille bestaunt und freute sich bei jeder Pause über so viel Aufmerksamkeit der Mitfahrer.

Den Abend rundete ein sehr gutes Essen in kleiner Runde in Kalkar ab: Stärkung für den Sonntag und Balsam für die Seele. Felix ging danach von seinem neuen Hondaflügel auf dem Motor träumen (reine Spekulation) und hat so gut geschlafen wie noch nie

Am Sonntag war Tag der Mokicks. Ein unglaublich entschleunigender Effekt, der sich bei einer solchen Tour einstellt. Ich kann nur immer wieder betonen: Macht das einmal im Jahr mit. Jeglicher Stress fällt umgehend von dir ab und man kann Landschaft, Luft und Fahrt extrem genießen. In diesem Jahr habe ich das bewusst

noch weiter getrieben: Keine Fotos mit der großen Kamera, keine Videos, keine Nacharbeit (außer diesen Artikel). Einfach nur fahren, genießen und wirken lassen. Ein schönes Gefühl.



Das Zündkerzentuning zu Beginn dieses Artikels war absolut ernst gemeint. Nachdem eines der Mopeds (eine originalbelassene Dax AB23) nicht ganz so wollte, wie sie eigentlich sollte, wurde kurzerhand die Zündkerze getauscht. Der Unterschied war beinahe brachial – die 50 km/h wurden nahezu geknackt.

Diese Geschwindigkeitsgrenze war aber genau die Vorgabe für diesen Tag. Die Mokick Tour erfreut sich immer wieder besonderer Beliebtheit. Neben der angesprochenen Dax und deren Fahrer durften wir auch neue Gesichter im jugendlichen Alter begrüßen. Ganz besonders gefreut hat mich die Anwesenheit von Mari-

us, Michael Eisenmanns Sohn, der gerade dabei ist, seine Leidenschaft für die A-Monkey zu entdecken. Leicht modifiziert mit Weißwandreifen und Blinkern für mehr Sicherheit im Alltag (das Fahrzeug wird tatsächlich als Alltagsfahrzeug eingesetzt) munkelte Man(n) im Vorfeld: Der wird uns alle ausbremsen. Aber Pustekuchen. Die Monkey war immer vorne mit dabei, zuverlässig und flott und bereitete dem Fahrer eine Menge Spaß. Ich hoffe, er kann das auf Nachfrage bestätigen. Der Eindruck war jedenfalls da und so war auch das Interesse der Mitfahrer groß.



Auch an diesem Tag war uns der Wettergott wieder mehr als gnädig und so kann man sagen: Tot de volgende keer (die Niederländer mögen mir den Google-Übersetzer verzeihen), bis zum nächsten Jahr. Frohes Schrauben und einen rutschfreien Winter wünsche ich euch.

Ich freue mich, euch alle im kommenden Jahr wieder zu diesen Touren begrüßen zu dürfen und hoffe, dass dieser kurze Artikel ein bisschen Interesse bei neuen und alten Mitfahrern geweckt hat □





## ***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:

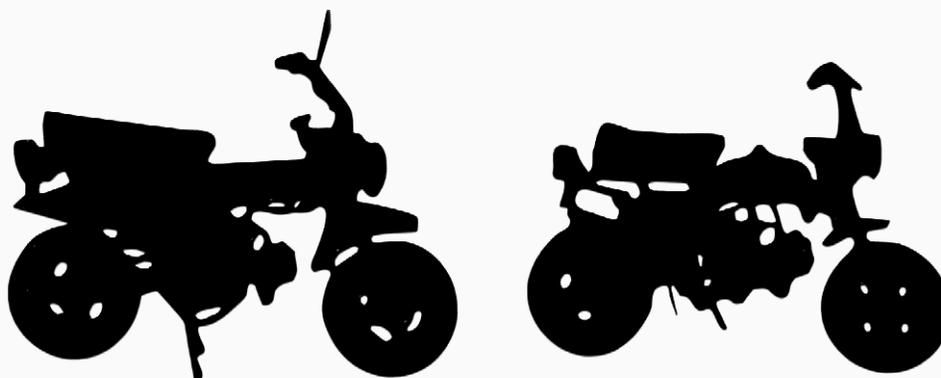
**<http://www.igforum.schwabenserver.de>**

..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.**

