

# DER VEREINSMEIER

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

Ausgabe 13 - Dezember 2021



# Impressum

---

## Herausgeber:

Honda Dax- und Monkey-Interessengemeinschaft e. V.  
c/o Michael Eisenmann  
Max-Baermann-Str. 41  
D-51429 Bergisch Gladbach



## Vertretungsberechtigter Vorstand

### und verantwortlich im Sinne des Presserechtes:

Michael Eisenmann  
Karsten Dörner

## E-Mail: [vorstand@monkey-ig.de](mailto:vorstand@monkey-ig.de)

Internet: <https://www.monkey-ig.de>  
oder <https://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 Eisenmann

## Autoren dieser Ausgabe:

Rolf Büchel  
Michael Eisenmann  
Oliver Fennel  
Klaus Geyer  
Uwe Krauß  
Christopher Lotzkat  
Holger Sahlmann  
Pierre Schmitt  
Fabian Stöhr  
Dominik Ziegler

Ein ausdrücklicher Dank an dieser Stelle erneut an die **HONDA** Deutschland GmbH für die freundliche Genehmigung, offizielle Hersteller Bilder und Publikationen für den Vereinsmeier verwenden zu dürfen.

**Wie kann man da denn 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:](#)  
<https://www.dax-ig.de/wp-content/uploads/2019/01/Satzung.pdf>

⇒ [Der Aufnahmeantrag:](#)  
[https://www.dax-ig.de/wp-content/uploads/2021/01/Aufnahmeantrag\\_HDMIG\\_2021.pdf](https://www.dax-ig.de/wp-content/uploads/2021/01/Aufnahmeantrag_HDMIG_2021.pdf)

Der Mitgliedsbeitrag für ein Jahr beträgt 30,00 € bzw. 10,00 € für Schüler, Studenten und Auszubildende. Es wird ein einmaliger Aufnahmebeitrag in Höhe von 10,00 € erhoben.

Ein unabhängiges Forum (also auch für IG-MitgliederInnen) gibt es unter: <https://forum.bonsai-blog.de/>

## Verlag/Produktion:

Selbstverlag  
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH; 71522 Backnang



## *Liebe Vereinsmitgliederinnen, liebe Vereinsmitglieder,*

CORONA, COVID-19, 2G, 3G, Lockdown, Kontaktbeschränkung und kein Ende...

Nicht mal auf den 60ten Geburtstag der HONDA Monkey nimmt der kleine, multi-kulturelle Schlingel Rücksicht!

1961 wurde die Monkey, noch mit lüthen 5“ Rädchen und mit ohne jegliche Federung zunächst als Kinderattraktion im TamaTech Park in Japan vorgestellt. Die Kids seinerzeit hatten im Vergnügungspark jedenfalls mächtig Spaß auf den Dingen und wir wissen mittlerweile fast alle, wohin das mit den Monkeys auch bei uns geführt hat. Dann müssen wir halt den Siebzigsten umso heftiger feiern.

Als Konsequenz hat sich auch die zweite Saison hintereinander der Pandemie unterzuordnen und die bekannte Folgen sind auch dieses Jahr u. a. ausgefallene Treffen, Messen und Ausstellung. Ausfahrten lediglich in kleinen, wahlweise **ge**impften oder **ge**nesenen bzw. **ge**impften, **ge**nesenen oder **ge**nerzten Gruppen und surreal immer maskenbedeckt mit dem nötigem Abstand zueinander. Sowas macht doch richtig Spaß, oder?

Irgendwann werden wir uns in geselligen Kreisen daran zurück erinnern und sagen „Wisst ihr noch? Dieses Corona? Was waren das für zwölf verrückte Jahre!“

Für das kommende Jahr jedenfalls wünsche ich Euch allen eine Viren- und unfallfreie Saison, die hoffentlich deutlich ereignisreicher ausfallen wird als 2020 oder 2021. Weiterhin uns allen ein frohes, besinnliches Weihnachtsfest 2021 sowie alles Gute und Glück und privat als auch beruflich viel Erfolg für 2022.

Bleibt auf jeden Fall gesund!

Im Namen des Vorstandes

Michael Eisenmann

# INHALT

Der Vereinsmeier Nr. 13

Dezember 2021



**3** Vorwort

**5** A-Monkey  
Huldigung



**17** Zwei tolle  
Crossmonkeys

**20** Fantic  
Fantastic

**23** Hä? Monkey-  
Doppelsitzer?

**26**  **tatorn**  
Rosenheim

**31** Museum  
Joe Helmer



**44** Dax Rescue Team

**49** Das Laufwunder

**52** Le Mans Story

**57** Die U-Boot Dax

**61** Mini Navi

**64** Downsizing





TEXT UND FOTOS:

HOLGER SAHLMANN „MONKEYCLASSIX“

Eine andere Überschrift will mir für die nachfolgende Prosa einfach nicht einfallen...

Mit einer "A" begann 1984 meine unheilbare und chronische Krankheit. Damals war ich 16 und gerade in Besitz meiner Honda MB-8. Ein völlig neues Freiheitsgefühl, keine Busfahrpläne mehr und man war bei den Mädels voll angesagt - leider (fast) nur wegen dem Moped... - aber egal. Es war wenig Platz auf der Sitzbank und die Mädels saßen eng und mussten sich ja auch irgendwie festhalten, was die Testosteron-Produktion ankurbelte. Das Moped wurde so dermaßen wichtig, dass man es am liebsten mit ins Bett genommen hätte. Ging halt nicht. Moment mal... da war dann der Bruder eines neuen Kumpels, bei dem stand ein Moped tatsächlich **neben dem Bett**... ein kleines, rotes, sehr glänzendes Ding. Das glänzte so sehr, dass es wie ein Juwel wirkte und er schleppte es jeden Abend die nur drei Eingangsstufen ins Haus hoch und schob es dann ins Zimmer. Ok, das Ding war wirklich klein, eine Sozia passte da eher nicht drauf... oder doch und vielleicht noch enger sitzend? Wie auch immer, darauf angesprochen wurde ich gefragt, ob ich mal das

"Monkey-Feeling" erleben möchte... das wäre ja wirklich schon was ganz Besonderes! Vibrierender 4-Takt Motor ohne Kupplung. Ich hatte von der Technik nicht wirklich viel Ahnung. Ein paar Tage später vibrierte ich über den Asphalt. Der Blick nach vorne wurde irgendwie weder von einem Tank noch von einem Vorbau oder Rad beeinträchtigt, man flog irgendwie ohne die Sicht störende Dinge dahin, ganz nah über dem Boden. Und die fehlende Dämpfung vermittelte ebenfalls diese Nähe zum Asphalt, man sah diesen nicht nur ganz nah, man spürte ihn auch... im Hintern, in den noch jungen Bandscheiben... phänomenal, es war wirklich ein ganz eigene Erfahrung.

Beim Blick auf die Monkey Preise, schon damals, stellte sich dann eher ein ungutes, ja hilfloses Gefühl ein. Teurer als die Große - schied also komplett aus. Und ob die Mädels dann noch auf sowas Kleines stehen würden? Oder man gar lächerlich damit aussah? Wenn, dann als Zweitfahrzeug. Aber, wie gesagt: DM-budget-technisch jenseits meines seinerzeit schmalen Geldbeutels.

Dann gab es da in Wiesbaden die Texaco-Tanke, gleich neben der Feuerwehrhauptwache. Da tauchten ►

plötzlich A-Monkeys auf: da stand einfach immer mindestens eine vor dem kleinen Shop: mit Preisschild. Unerschwinglich. Sahen aber auch aus, wie neu. Dort wurde von nun an einfach immer getankt. Und gestaunt. Und überlegt und gerechnet. Das Virus war definitiv eingedrungen und lauerte auf den Ausbruch.

Aber dann, mit dem ersten Auto und dem bald folgenden Studium rückte dieser Traum erst mal in den Hintergrund. Tuberkulose und Borreliose sind Beispiele für Erreger, die man sich einfängt und die einem jungen, gesunden Immunsystem meistens nicht viel anhaben. Sie schlummern, und warten auf eine körperliche Schwäche des Wirtes, sehr heimtückisch. Im Falle der hier beschriebenen Krankheit ist das ähnlich, wenngleich besagter Schwäche rein mentale Ursachen zugrunde liegen. Zu nennen wäre hier eine beruflich bedingte, gewisse Verfügbarkeit von Zahlungsmittel, gepaart mit einem Wunsch, nach hart erkämpften und erreichten Groß-Zielen wie z.B. abgeschlossenem Beruf, Studium, Haus und Kind sich mal ganz persönlich für etwas belohnen zu wollen, z.B. mit einem kleinen, glänzenden, vibrierenden Juwel.

Die Krankheit machte sich dann erstmals im Jahr 1998 bemerkbar. Bei Frühstück mit Kollegen kam es irgendwie dazu, dass ich vom damaligen "Monkey Feeling" berichtete. Einen Tag später legte mir ein Kollege unaufgefordert eine recht primitiv gehaltende Broschüre eines "H.M. Tuning" hin, die hatte er auf irgendeinem Oldtimer-Treffen mal mitgenommen aber eigentlich selbst kein Interesse daran. In dieser Broschüre konnte man sich Monkey Teile kaufen und es gab lauter Tuning Zeugs. Im Zuge dieser ersten kleinen Re-Infektion begann ich, in damals noch gedruckten Kleinanzeigenblättern wie "Das Inserat" oder "Such & Find" nach "Z50A" und

"Honda Monkey" zu schauen. In der Regel war da aber nicht viel. Einmal stand dort "Originale sehr seltene Z50A Teileliste". In Dreieich. Als damaliger Wochenend-Pendler kam ich dauernd in Dreieich vorbei und so fand diese nicht gerade billige Teileliste ihren Weg zu mir.

Verkauft von einer zu diesem Zeitpunkt mir völlig nichtssagenden Person, mit der ich Jahre später einen recht intensiven, "affigen" Kontakt pflegen würde. Die es gleichermaßen verstand, mir viel Geld für Affenkram aus der Tasche zu ziehen und mir die damit verbundenen Tränchen stets durch Witz und Charme gleich wieder zu trocknen, und die mir bis heute stets ein guter Berater sein würde. Jene Person übrigens, die im Jahre 1984 A-Monkeys an einer gewissen Texaco Tankstelle in Wiesbaden zum Verkauf angeboten hatte. Aber das erfuhr ich erst einige Jahre später.

Hausumbau und Kind ließen die Krankheit dann nochmal schlummern. Der Ausbruch mit schwerem chronischem Verlauf folgte dann aber im Jahr 2001. Bei einem Besuch der Schwiegereltern im Rheingau stand ich plötzlich vor einem kleinen Laden, der lauter "Quickfoot Monkeys" da stehen hatte. Die waren zwar klein, sahen aber irgendwie anders aus, als was ich bis dahin so kannte. Ich muss dazu sagen, dass ich bis zu diesem Zeitpunkt als "Monkey" tatsächlich nur die "Z50A" identifizierte. Es war mir völlig neu, dass es da auch andere, viel neuere kleine Mopeds gab, die auch "Monkey" genannt wurden. Das Replika-Zeugs war zwar auch witzig, gar keine Frage, aber ich hatte irgendwie dieses glänzende, rote Juwel aus meiner Jugend im Kopf und jener Laden-Besitzer meinte schließlich, er habe wohl noch so eine alte Monkey auf dem Dachboden in Kisten verteilt rumfliegen. Daher war der Kurs moderat, und mit meiner

für teuer Geld gekauften Teileliste aus Dreieich als Backup und dem Willen, mich da schon irgendwie rein zu fuchsen, wanderten die Kisten mit Einzelteilen bald darauf in meine Garage.

Ich hatte ja so dermaßen keine Ahnung! Dass ein bisschen was fehlt, war schon beim Kauf klar, aber schließlich war der Kurs ja moderat gewesen. Tank mit runden Emblemen, Rahmennummer seitlich an der Hinterrad-Lasche, Lampe und Rücklichthalter fehlten. Im Nachhinein betrachtet war dieser naive Kauf ein böser Fehler. Da die Teileliste zum Glück auch die amerikanischen Modelle enthielt war sehr bald klar, dass ich hier wohl eine Mini Trail Z50A-K1 vor mir hatte. Und Ersatzteile hierzulande nur schwerlich zu bekommen waren. Jedoch startete eBay gerade durch und ich hatte gleich 2 Schwägerinnen in den USA und zumindest die eine machte meine Einkaufstouren mit, denn Paypal war noch nicht etabliert und die gängige Zahlungsweise in den USA war "money order", eine Art Nachnahme, bei der der Postbote bei Abholung des Paketes das Geld an den Absender auszahlt, das der Paketempfänger vorher einzahlen musste. Und ich konnte meiner Schwägerin das Geld auf ihr deutsches Konto überweisen. So fanden dann Scheinwerfer, Rücklichthalter und ein paar Kleinteile ihren Weg zu mir. Ich fand das "rote Forum" und lernte Leute wie Kugi, Stefan G. aus Berlin, Peter S. aus Duisburg, Peter L. aus Dreieich und andere Verstrahlte kennen, die einem mit Rat & Tat helfen konnten. Vor allem Erstgenannter und seine Hilfsbereitschaft und Fachkompetenz fehlt mir heute sehr, nur am Rande bemerkt!

Erst Anfang 2005 war die Z50A-K1 dann fertig - immerhin mit eingetragenen 72ccm. Dank der Connection nach Berlin, alles neu lackiert ►

und einem deutschem Rücklichthalter, da der fälschlicherweise aus den Staaten besorgte K2 Rücklichthalter nicht an das kurze hintere K1 Schutzblech passte, sehr wohl aber der Deutsche. Eine deutsche Z50A hatte ich zwischenzeitlich als stark restaurierungsbedürftiges aber immerhin vollständiges Moped in Stuttgart eingekauft und festgestellt, dass der Rücklichthalter passte. Sodann hatte ich dieses Moped bei eBay ohne Rücklichthalter inseriert und dennoch mit Gewinn an einen belgischen Sammler verkaufen können. Erste "Deals" also...

Auch hatte sich inzwischen ein lokaler Club formiert, wo ich Gleichgesinnte traf und mir klar wurde, dass dieses Virus auch draußen direkt vor meiner Tür wütet. Neue Kontakte, gute Freunde bis zum heutigen Tag! Und es folgten erste Treffen: Chiemsee 2005 und Wiesbaden 2006.



Das Bild zeigt das Erstlingswerk auf dem Treffen am Chiemsee 2005: Z50A-K1 Hybrid mit eingetragenen 72ccm.



Hier ein Schnappschuss vom Treffen in Wiesbaden im Jahr 2006 mit dem Erstlingswerk im Formationsflug mit einer schönen deutschen Z50a.

Ausgelöst durch die ganze Detektivarbeit bei der Identifikation all der Teile meiner ersten Z50A- Baustelle und der damit verbundenen Erkenntnis, wie viele kleine Unter-

schiede es hier gibt sowie all dem Input aus dem roten Forum baute ich langsam ein ordentliches Z50A Wissen auf und stieß auf die Z50M und CZ100, welche eine ganze andere Art der Faszination auf mich ausübten. Doch der Z50A, in ihrer Form wie sie in den frühen 70ern von Honda in Deutschland angeboten wurde, und worauf ich das "Monkey Feeling" in meiner Sturm- und Drangzeit erlebt hatte, bin ich bis heute treu geblieben. Ich kann gar nicht mehr richtig nachvollziehen, wie viele Z50A unterschiedlichster Zustände ich inzwischen in meiner Werkstatt hatte. Es müssen mindestens 6 Stück gewesen sein. Heute sind es noch zwei (naja zweieinhalb) in der "deutschen Version", wie ich sie der Einfachheit halber mal nennen möchte, aber wie sie so meines Wissens nach auch den direkt angrenzenden europäischen Nachbarländern angeboten hatte. Und die mir ganz persönlich am besten gefällt. Ich bin so verstrahlt, dass ich Wert auf das kleinste Detail an Originalität lege und selbst heute noch manchmal etwas Neues dazu lerne und mich dann freue wie ein kleiner Junge, nur über irgendeine kleine Info.

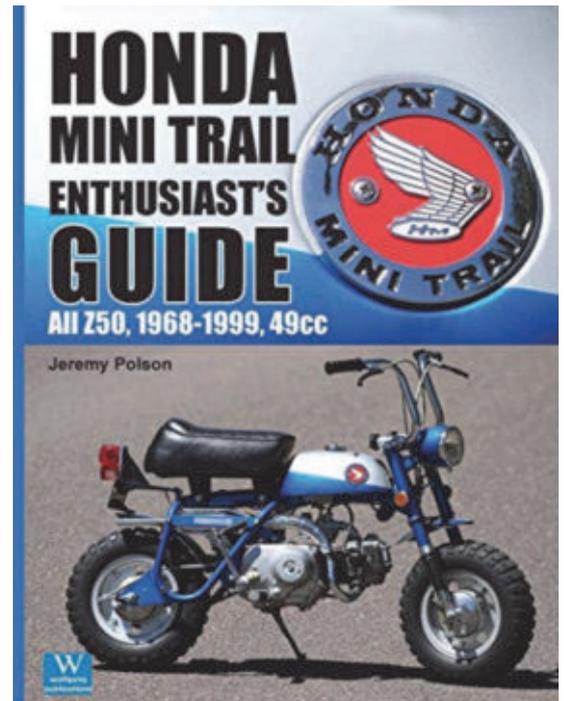
Zunächst mal möchte ich bezüglich der USA Varianten Z50A-K0 bis K7 auf das, wie ich finde, sehr gut gemachte Booklet

von Jeremy Polson verweisen: "Honda Mini Trail Enthusiast's Guide".

Wer sich eine amerikanische Z50A kaufen oder aufbauen möchte, wird hier

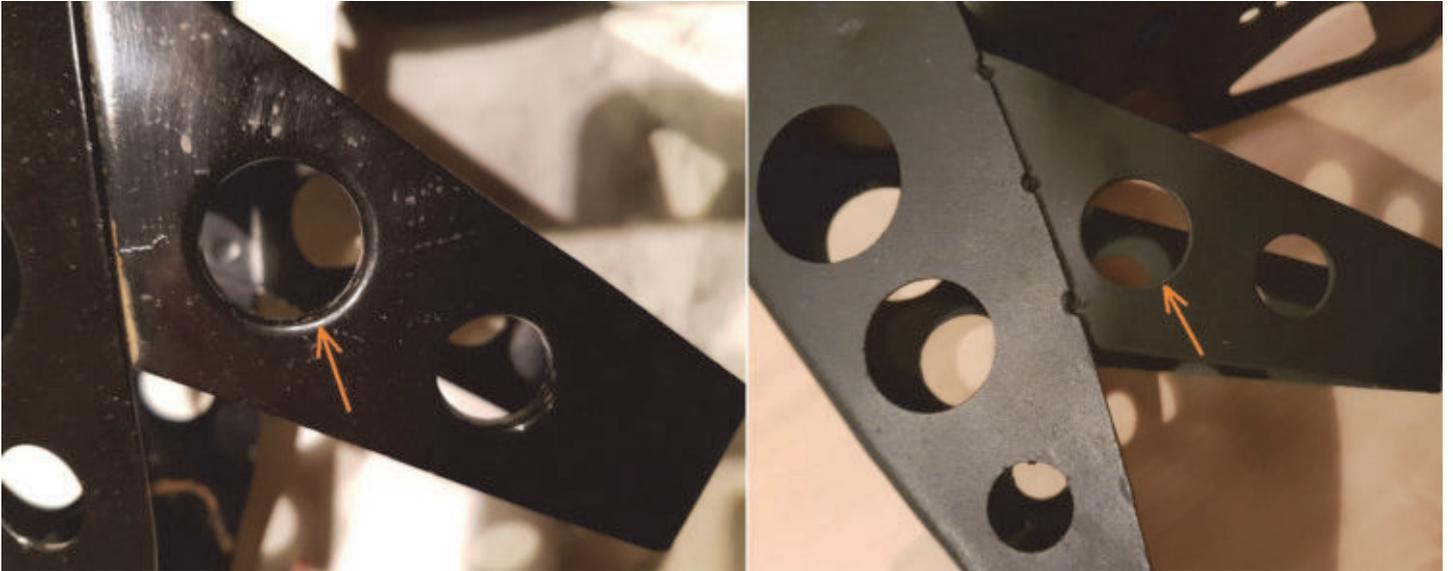
bestens mit Informationen versorgt! Toll gemacht!

Für alle, die meine Prosa bis hierhin durchgehalten haben, möchte ich nun einen Leitfaden (Teil 1) anbieten, um sogenannte **üble Bastelbuden** vom (absoluten) Original unterscheiden zu können. **Deutsche K2 Version**, wohlge-merkt. Es ist unglaublich, was man an Angeboten "originale Z50A" zu exorbitanten Preisen findet, und wenn man genauer hinschaut sieht man, wie man verarscht werden soll. Von daher ist das Folgende als "**Z50A Anti-Verarschungs Ratgeber**" anzusehen :) ►

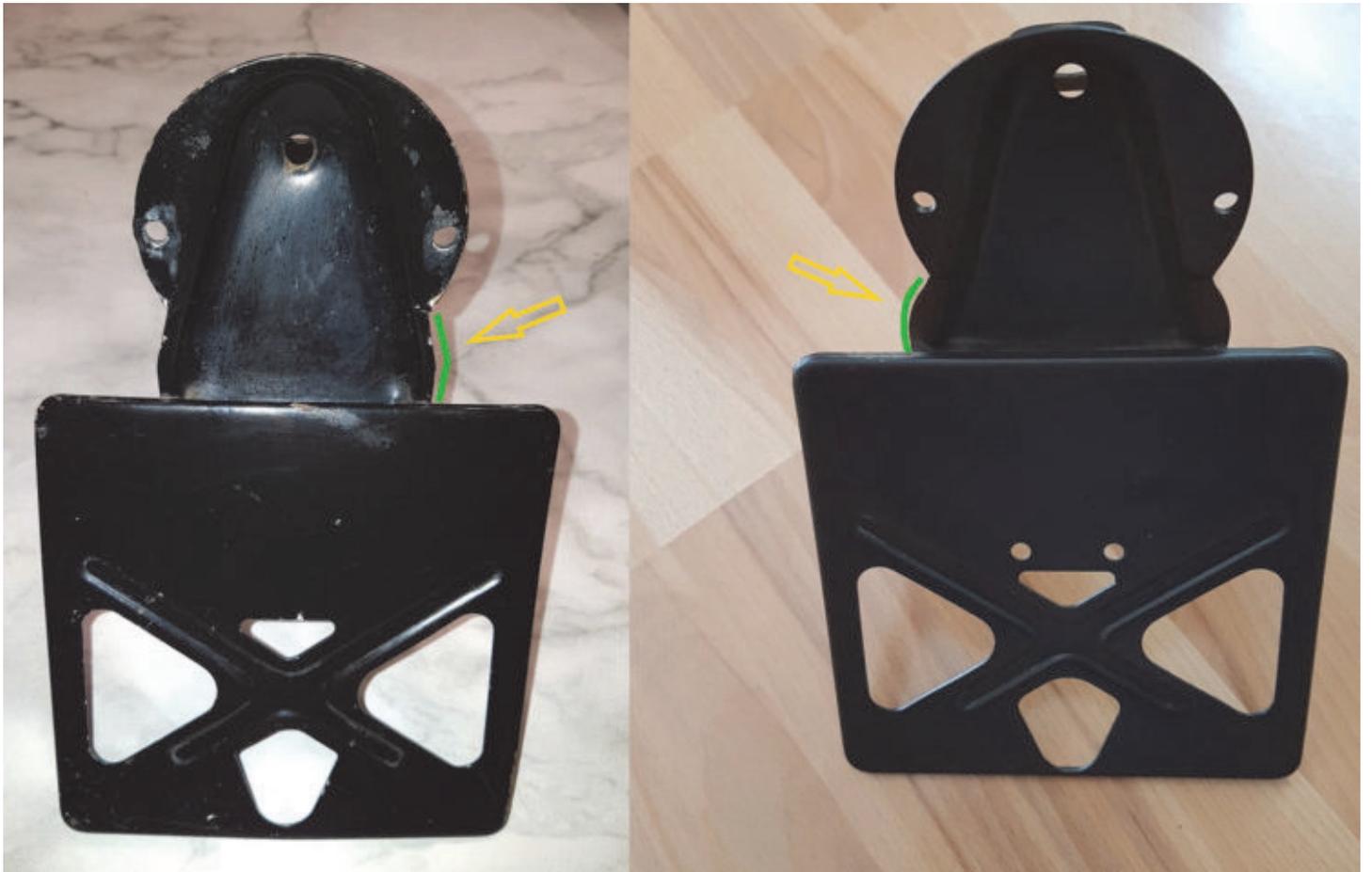


### Rücklichthalter:

ist eines der heutzutage meist gesuchten Teile, werden zwischen 300€ und 350€ gehandelt. Reißt fast immer bedingt durch Vibrationen an neuralgischen Stellen ein oder sogar durch und ist dann im Laufe der Jahre ersetzt worden. Es gibt eine recht gut gemacht Nachfertigung, wird ebenfalls bis €300 gehandelt, die sich aber in einigen Details vom Original unterscheidet. Daher ziehe ich immer einen auch bereits geschweißten oder gerichteten Rücklichsträger dem Nachbau vor. Auf den folgenden Vergleichsbildern ist immer auf der linken Seite das Original dargestellt, rechts dagegen das Repteil:



Am Bügel nach unten zum Schutzblech weisen beim Original HONDA Teil die runden Löcher jeweils eine Bördelung nach der Innenseite auf, die für deutlich mehr Stabilität sorgt.



Am Übergang zum Nummernschildblech ist das Originalteil „Made in Japan“ etwas schmaler geschnitten als die Nachbauversion irgendwoher aus Fernost... ►



Am Repteil rechts deutlich sichtbare Schweißpunkte.



Das Original hat am Oberteil eine "Umbiegung" zu dem becherförmigen Teil hin, an dem das Rücklichtglas befestigt wird.



Am Fußpunkt zum Schutzblech ist beim HONDA Teil eine deutlich größere Bohrung, in die ein Puffergummi gehört. ►

**Katzenauge:** Der originale Z50A Rückstrahler "RR50" hat einen breiteren Rand, als dies bei den späteren J1'sen und Daxen der Fall gewesen ist und die Gummimatte darunter war vollflächig:

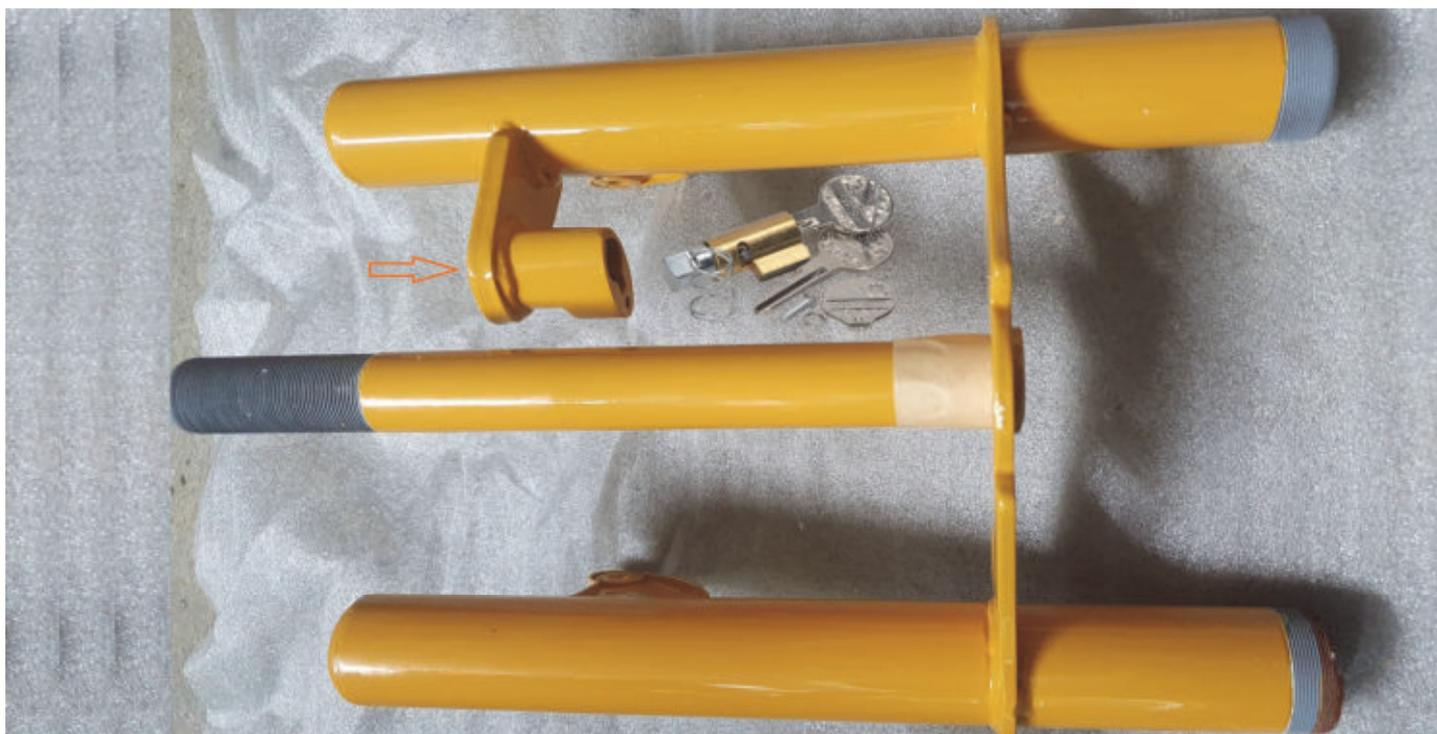


Links: J1, Mitte: Z50A mit breitem Rand und daneben die vollflächige Gummimatte



Links: J1 mit Schriftzug, Mitte: Z50A

**Gabel:** Die Z50A hatte einen angeschweißten Halter für ein Neiman-Lenkradschloss und, im Gegensatz zur J1, kurze Rohre nach unten. Bei der J1 waren diese deutlich länger ausgeführt. ►



### Gabelbrücke:

Zumindest bei den frühen Z50A (wie auch bei Z50M) fehlten die Arretierungs-Kerben bei heruntergeklapptem Lenker, wie sie auch bei der Dax vorhanden sind. Es gibt Behauptungen, wonach die späteren Z50A Auslieferungen ebenfalls diese Kerben haben. Zumindest die Mehrzahl der Z50A's scheint diese Kerben nicht zu haben.

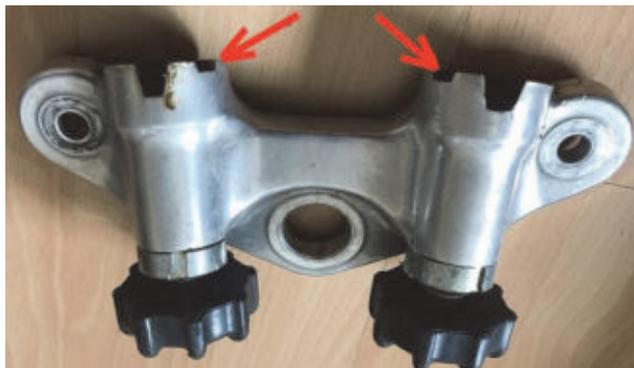


Bild oben links mit Arretier-Kerben, im Bild rechts (polierte Brücke, so nicht original) aber halt ohne die Kerben.

### Lenker:

Prinzipiell verfügen rechter wie linker Lenker über eine Bremsgriffaufnahme, da es keine Fußbremse gegeben hat. Die Kabeldurchführungen blicken in Richtung Fahrer und nicht, wie bei dem sehr ähnlichen Z50M Lenker und einigen Replika Lenkern, seitlich zueinander.



Z50A Lenker mit Kabeldurchführungen frontal, zwei Bremsgriffen und links und rechts Armatur-Aufnahmen (und entsprechend den Löchern dafür im Lenker).



Bei den sonst recht ähnlichen Z50A USA-Typ Lenkern steht die Bremsgriff-Aufnahme deutlich weiter nach unten.

### Luftfilter:

Luftfiltertonne mit zwei Befestigungsflügeln wie bei Z50M (Dax: nur eine Befestigungslasche), der eine seitliche Chromdeckel ist mit innen angeschweißter Mutter (im Gegensatz zu Dax mit äußerer Hutmutter). ►



### Lampe:

Bei der frühen Version hatte der Lampentopf noch keine "Abplattungen" auf den ca. 10/11Uhr- und 13/14Uhr-Position, was beim Einklappen der Lenker gerne zu Dellen geführt hat. Daher folgten bei den späteren Version an diesen Stellen dann Abplattungen.



Links: frühe Version ohne Abplattung, rechts spätere Version mit Abplattung.

### Zündungs-/LiMadedeckel:

Bei einem originalen Zündungsdeckel für die statische Zündung mit großem Hitachi Polrad ist das Honda-Logo auf der sichtbaren Seite nicht schwarz ausgemalt und der Deckel hat innen, am oberen Teil ein kleines "Dreieck" (das leider häufig abgebrochen ist). ►



## Schutzbleche:

Bei dem originalen, "langen" vorderen Schutzblech ist der Befestigungsbügel mit drei Nieten fixiert, im Gegensatz zu dem später noch erhältlichen Ersatzteilschutzblech der US Version (2 Nieten). Das hintere Schutzblech ist ebenfalls eine "lange" Version mit geschwungenem Auslauf. Die Z50A-K2 USA Version hatte ebenfalls dieses lange Blech, jedoch fehlte bei diesem am Ende das Loch für den „Gummipuffer“ in Form eines kleinen Häuschens, welcher als Puffer für das Nummernschildblech dient, das ohne diesen Puffer eine Kerbe in das Schutzblech vibrieren würde. Das lange, hintere Schutzblech gab es mit 2 verschiedenen Breiten der seitlichen „Befestigungsflügel“, mit denen es rechts und links an den Rahmenbögen fixiert wird. Gerüchteweise haben die späteren originalen Ersatzteil-Bleche von Honda die etwas schmalere Flügel. Beide Varianten waren originale Honda-Teile. Inzwischen werden die Bleche in Vietnam nachgefertigt. Diese Bleche haben ebenfalls nicht das untere Loch.



Schutzblech hinten, langer Auslauf, mit Loch (Pfeil) für Gummipuffer.



Schutzblech vorne, Bügel mit drei Nieten. Rechts ein Nachbau, hier im Vergleich deutlich ist zu sehen, dass sich der Befestigungsbügel mit lediglich zwei Nieten stark unterscheidet. ►

### Tankdeckel:

Der Tankdeckel war verchromt. Der kleine Griff zum Öffnen/Schließen des Lufteinlasses des sonst gut abdichtenden Deckels war an den Enden stark abgerundet und in der Mitte ausgespart, weshalb dieser Tankdeckel gerne "Bananendeckel" genannt wird.



### Tank:

3 verschiedene Lackierungsarten, alle mit Bananen-Tankdeckel.



Diese Lackversion 1 ist am häufigsten: unten große Zone in Tankfarbe, Befestigungsstift für Gummiband ebenfalls in Tankfarbe.



Lackversion 2: unten sehr kleine Zone in Tankfarbe, Befestigungsstift für Gummiband komplett weiß. Die Lackversion 3 ist wie die 2, allerdings unterseitig vollständig weiß.



### Schnarre/Hupe:

Z50A Mitsuba Hupe: kurzer Halter wegen großem Lampentopf (würde sonst gegen die Lampe stoßen) im Gegensatz zur Z50M (kleiner Lampentopf). Die sehr frühen Z50A Versionen, die über Hamburg ankamen und noch grüne Papiere hatten, verfügten noch nicht über diese Schnarre – stattdessen wurde eine Raisch Fahrradklingel montiert. Auf dem Bild links: Z50M Schnarre mit langem Halter, rechts von einer Z50A. ►



### Sitzbank:

Die ab Werk montierte Sitzbank hatte rückseitig einen HONDA Schriftzug, durch das "N" verlief eine Naht. Die später noch erhältlichen, originalen Honda Ersatzteil-Sitzbänke hatten diese Naht nicht mehr. Unterhalb am Sitzbankblech waren zwei gebogene Laschen zur Befestigung eines Zündkerzen-/Schraubenzieher-Werkzeugsatzes.



Sitzbank von unten, mit Bordwerkzeug, und von hinten mit Naht durch den Buchstaben "N".

### Lampenring:

Rechts zu sehen die breite Version der Z50A wie bei ST70, da wegen des dickeren Sockels für Auf- und Abblendlicht mehr Platz benötigt wird (im Gegensatz zur schmalen Version bei J1 und ST50 auf dem linken Bild).



### Räder/Felgen:

Die Felgenringe hatten bei der Z50A noch nicht die "HM" (für Honda Motors) Prägung, diese gibt es erst seit der J1 (siehe Bild rechts) und späteren Modellen sowie den Honda-Ersatzteilmfelgen. Die Gummipellen mit dem typischen Stollenprofil waren NITTO Reifen für die ersten Modelle, später folgen die Bridgestone "Trail Wing" TW2 Reifen. ►



### Tacho:

Allesamt die kleine 50mm-Durchmesser Version, mit HONDA Schriftzug, gleich zu europäischer Z50M. Die J1 hatte, wie auf Bild unten rechts zu sehen, keinen Honda Schriftzug, ansonsten sind deren Tachos identisch.



### Bremsankerplatte:

Die Z50A Bremsankerplatte ist deutlich "linsenförmiger" (konvexer) als bei J1, JZ - im Originalzustand grau lackiert.



Einige weitere Facts noch, die nicht unbedingt weitere Bilder bedürfen, aber aus meiner Sicht doch genannt werden sollen:

### Typenschild:

Das Typenschild der sehr frühen, über Hamburg in Verkehr gebrachten Modelle mit den grünen Papieren saß vorne am Lenkkopf, bei allen späteren Modellen am Rahmen-Hauptrohr unter der Sitzbank

### Züge:

Die originalen Züge waren grau. Nur der hintere Bremszug hat einen integrierten Bremslichtschalter. Die späteren, originalen Ersatzteilzüge waren schwarz. Inzwischen gibt es graue Reprö-Züge, die dem Original sehr ähnlich sind.

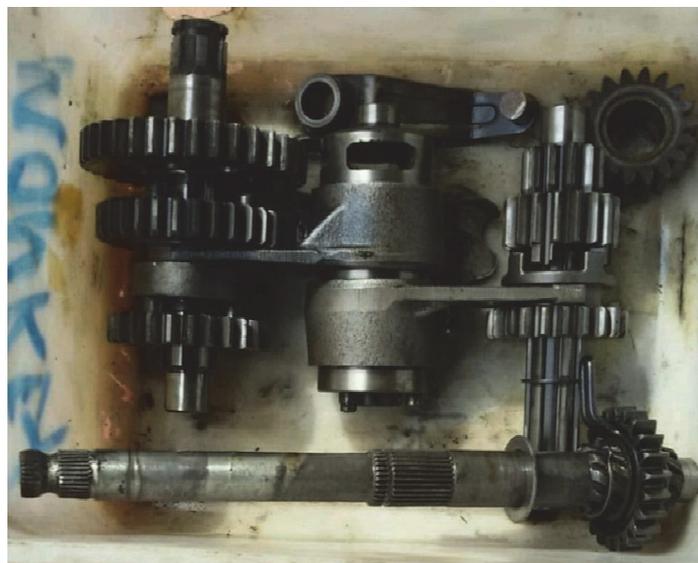
### Vergaser:

Aus Blickrichtung Vorderrad steht auf dem kleinen Keihin Vergaser mit runder Schwimmerkammer zum Ansaugstutzen hin links 643B und rechts JE.

Ansonsten möge sich die **VEREINSMEIER-**Leserschaft frei fühlen, mich hier zu korrigieren, am liebsten natürlich noch weiter zu ergänzen ☺ ◀

### Getriebe :

3-Gang Getriebe, Schaltfolge 0-1-2-3 ohne Neutral-Kontakt





TEXT UND FOTOS:

PIERRE SCHMITT

Der französische Enduro Spezialist, ehemaliger Redakteur der Fachzeitung Moto Journal und ex-Paris-Dakar Teilnehmer sowie Abenteurer und Film Produzent Laurent Cochet hatte eine kühne und extravagante Idee. Er wollte für sich und seinen Partner Amaury Baratin je eine Honda Monkey 125 individualisieren lassen. Diese zwei verschiedenen Umbauten wurden speziell für eine bekannte, 3-tägige französische Enduro Veranstaltung über 1500 km, die „Vercingetorix“ in der Auvergne, handgefertigt.

Zwei aufwendige extrem Umbauten, ausgeführt von Spezial Firmen mit allerfeinsten Teilen. Dazu gehörte unter anderem einen Tank mit doppelter Kapazität für bis zu 400 km Reichweite. Als passender Antrieb wurden 180 ccm<sup>3</sup> Takegawa Motoren mit ca. 23PS eingebaut. Diese atmen durch je einen Auspuff von Akrapovič zweifach aus. Solide Stoßdämpfer aus dem Hause Öhlings sowie eine überarbeitete Gabel kommen mit dem Mehrgewicht prima klar. Die bulligen 12“ Crossreifen sorgen stets für den nötigen Halt und Vortrieb auch in unwegsa-

men Geländen. Dazu kommt noch ein unverzichtbarer Motor-Unterfahrschutz von Kitaco. Für eine zuverlässliche Verzögerung sorgen Bremsen von DISCACCIATI. Weitere Ausrüstungsteile wie Top-Case inkl. Halterungen stammen von dem Deutschen Spezialisten SW-Motech aus dem hessischen Raichenberg, bzw. in diesem Fall von der französischen Vertretung. Entsprechend tragen auch die zwei Umbauten in Sonderlackierung stolz die Aufschrift SW-Motech. Im Gegensatz zu Deutschland ist in Frankreich die Zulassung für diese Sonderumbauten augenscheinlich problemlos möglich.

Obwohl schon fahrtechnisch qualifiziert und erfahren für die Mehrleistung der Maschinen, waren beide Fahrer doch überrascht über das deutlich sportlichere Fahrverhalten der Maschinen im Gelände und mussten auch einige unfreiwillige Ausrutscher bei den ersten Probefahrten im Gelände hinnehmen. Beide Maschinen waren halt nicht so einfach zu bändigen. Für Laurent Cochet galt es auch zu zeigen was mit so kleinen Maschinen doch machbar ist und die Tour war für alle Beteiligten ein voller Erfolg. ◀



*Beim rechten Exemplar wurde sogar (handwerklich sehr gut gemacht) die Lampe weiter nach vorn gesetzt und sauber in das vordere Top Case integriert. Vermutlich aber sehr kopflastig und somit nicht einfach zu händeln.*





*Sozusagen eine Miniatur Ausgabe der HONDA African Twin nur ohne die üppige Verkleidung...*






---

TEXT UND FOTOS:

FABIAN STÖHR „DAXFIEBER“

---

**F**antic? Fantic! Da war doch was....

Stimmt! Also mal kurz ausholen. Fantic Motor ist ein italienischer Hersteller von Motorrädern. Das Unternehmen begann 1968 mit der Herstellung und dem Export von Enduro-Motorrädern, Mini-Bikes und Go-Karts. Die etwas älteren Semester werden sich vielleicht an die italienischen Enduro- und Trialmaschinen der 70er und 80er-Jahre erinnern. Das waren damals ernstzunehmende Fahrzeuge für Wettbewerb und Strasse. Auch ich hatte damals die Caballero 80 Regularita bewundert. Leider gab es bei uns aber keinen Händler und auch preislich lagen die Fahrzeuge ja über der japanischen Konkurrenz. ►



*Hier eine zeitgenössische Anzeige. Allerdings als Fuffziger Version...*

Cut. 2021 war für mich ein privat schwieriges Jahr. An Hobby oder Freizeit war kaum zu denken. Als ich zum Jahresende wieder etwas Luft hatte, kam mir die Idee, mir etwas Gutes zu tun. Eigentlich habe ich ja mehr als genug Fahrzeuge. Aber zwischen Dax/Monkey und meiner Moto Guzzi war noch Platz für ein Bike in der mittleren Hubraumklasse. Aber was kaufen? Die zuerst ange-dachte Moto Guzzi V85TT erwies sich zwar vom Fahren her als gut, letztendlich war sie mir aber doch zu schwer und groß. Ich brauche auch keine Reiseduro. Außerdem fast 13000 Euro bei eher mäßiger Verarbeitung war mir dann auch zu viel. Der Funke wollte nicht recht überspringen.

Wie ich dann auf Fantic kam, weiß ich gar nicht mehr so genau. Nach etwas Recherche im Netz war ich aber angefixt. Diese Caballero 500 Scrambler mit 40PS und unter 160kg gefiel mir auf Anhieb sehr gut. Das war eigentlich, das was ich gesucht hatte. Mit ihrem Mix aus moderner Technik und klassischem Auftritt passte sie in mein Beuteschema.

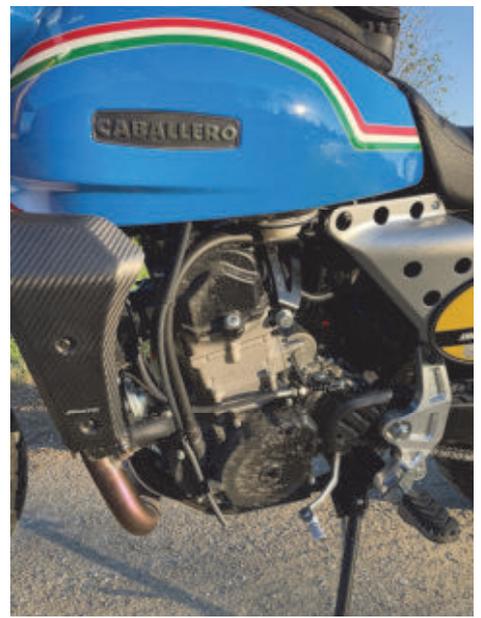
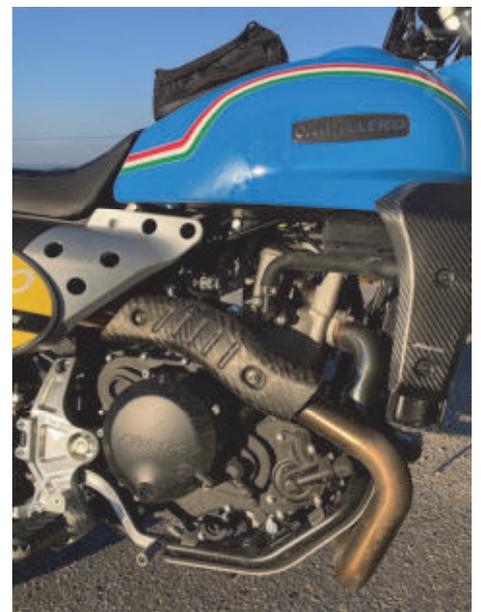
So fuhr ich eines Tages zu einem Händler in der Nähe, um mir sowas mal in echt anzusehen. Es war zwar Samstag, aber vielleicht konnte man was im Schaufenster sehen. Als ich beim Händler stand, hatte ich Glück. Der Junior-Chef hatte noch was im Laden zu tun und so kam man ins Gespräch. Auch eine blaue neue Scrambler war am Lager. Es war ein Sondermodell zum 50. Jubiläum der Caballero-Serie. Diese wurde 1969 auf der EICMA in Mailand der Öffentlichkeit vorgestellt. Allerdings war das eine 50er. Ich konnte probesitzen und mir das Bike mal näher betrachten. Sie gefiel mir auf Anhieb. An einem Vorführmotorrad wurde kurz der Motor zur Soundprobe gestartet. Schöner Viertakt-Ton, der aber nicht zu laut war. Wegen dem Samstagmittag verzichtete ich auf eine Probefahrt.

Also machte ich mich wieder auf den Heimweg, um meiner besseren Hälfte davon zu berichten. Der Kauf wurde wohlwollend abgesehnet und so konnte weiter geträumt werden. Zusätzliche Recherchen ergaben, dass der Motor, eigentlich ein 450er, in China bei Zongshen montiert wird. Er ist eine Fantic-Entwicklung und wird nur bei Fantic verbaut. Nun bin ich fürwahr kein Freund chinesischer Produkte. Aber es hilft nix. Diese „Kröte“ muss ich wohl schlucken. Fantic macht daraus auch kein Geheimnis. Außerdem lassen heute viele Hersteller, unter Anderem BMW, KTM und Norton ihre Triebwerke dort bauen. Da der Zong in der Dax- und Monkey-Szene eigentlich auch einen guten Ruf hat, bin ich zuversichtlich. Es gab zwar in der Vergangenheit Problem mit der Kopfdichtung, diese seien aber behoben, so der Händler. Überhaupt sei Fantic sehr rege, wenn es um ihre Produkte ginge.

Der Motor ist ein wassergekühlter, kurzhubiger Viertakter mit 4 Ventilen. Das Getriebe hat sechs kurz, aber gut aufeinander abgestufte Gänge sowie eine Ölbad-Kupplung. Am Montag wurde dann die Fantic ohne Probefahrt beim Händler bestellt. Am Mittwoch der übernächsten Woche wurde dann das Fahrzeug bei sehr bescheidenem Wetter überführt. Wegen der nassen Straße konnte man natürlich noch nicht allzu stark Gas geben aber man spürte doch, dass der Motor gut zieht. Auch das Getriebe schaltet sich einwandfrei. Ein Wahnsinn ist das LED-Licht. Die Grenze beim Abblendlicht ist zwar hart, das Fernlicht aber macht die Nacht zum Tage. Als es dann die nächsten Tage trocken war, hatte ich Gelegenheit mal dem Fahrwerk auf den Zahn zu fühlen. Wegen dem niedrigen Gewicht ist das Fahrzeug sehr wendig. Trotzdem fühlt sich das Fahrwerk nicht nervös an. Die Federelemente sind sehr gut abgestimmt und man hat auch auf schlechtem Straßenbelag immer ein sicheres Gefühl. Hier spürt man, meine ich, sehr deutlich die Verbesserung bei den modernen Fahrzeugen. Aber auch beim Bremsen. Natürlich hat sie ein ABS, was aber für's Gelände abschaltbar ist. Die Bremsen lassen sich sehr gut dosieren und packen ordentlich zu. Auch hier merkt man halt die eher geringe Fahrzeugmasse. Hersteller ist ByBre, eine indische Brembo-Tochter. Vorne ist übrigens ein radialer Sattel montiert. Der Ton aus der serienmäßigen Arrows-Edelstahlanlage ist präsent, aber nicht zu laut. Im Schiebebetrieb brabbelt der Motor wunderschön. Auch Euro5 kann also gut klingen. Der Verbrauch lag nach den ersten Fahrten bei ca. 4 Litern. Geht voll in Ordnung.

Die gesamte Verarbeitung ist qualitativ sehr gut. Der Rahmen aus Chrom-Molybdänrohr ist sauber geschweißt und beschichtet. Auch die Elektrik ist ordentlich verlegt und gut abgesichert. Das LCD-Cockpit mit Drehzahlmesser, Tankuhr und Ladekontrolle stammt übrigens von Koso, die ja auch für Takegawa das elektrische Zubehör fertigen.

Es gibt wenig, was mir nicht gefällt. Die seitlichen Abdeckungen des Kühlers wirken billig und der Ausgleichsbehälter oberhalb der Kühlers hängt da recht nackt in der Gegend rum. Ganz hässlich ist der lange Rücklicht-/Kennzeichenhalter. Zum Glück gibt es für die genannten Punkte Lösungen, die ich auch montiert habe. Unterhalb des Kühlers hängt eine Krümmer-Katalysatoranlage, die auch nicht wirklich schön ist. Damit werde ich aber leben können, bzw. leben müssen. Ich hoffe, dass Euch mein kleiner Ausflug in die Welt der „richtigen“ Motorräder gefallen und vielleicht auch Lust auf was Großes gemacht hat. Wenn es mal wieder was Neues zum Thema Dax und Monkey gibt, lass ich an dieser Stelle natürlich auch wieder von mir hören. ◀



*Aus jeder Perspektive außergewöhnlich anzusehen, im Englischen kann man sicherlich von „awesome“ sprechen...*



*Doppelt hält besser*



*Für's Navi oder Karten ;)*



*Solide und chic gebaut*



*Moderne Zeiten*



*Sicherer Stand für jedes Schuhwerk*



*Mit ABS! Bissig, aber sehr dosierbar*

# Zu zweit auf der Monkey?

Zu zweit auf der Monkey?



---

TEXT UND FOTOS:

PIERRE SCHMITT

---

Anlässlich meiner nach wie vor aktuellen Suche für einen vierrädrigen Traum von mir, eine Lotus Elise, habe ich dem Volvo, Lotus, Ford und auch Royal Enfield Händler „Müller Motors“ aus dem schönen Königswinter-Ittenbach einen Besuch abgestattet. Mein Plan war es somit, mir dort eben nur eine Elise anzusehen.

Nebenbei vertreibt der Inhaber Christoph Müller übrigens auch Sonder- und normale Wohnmobile bzw. Camper Aufbauten und ist selbst bekennender Wohnmobilist. Daher war ich nicht wirklich erstaunt, dass ich dort auch eine neue HONDA Monkey sah, die, wie mir die nachgerüsteten Klapplenker direkt „unauffällig“ verriet, bei Reisen wohl meist mit an Bord ist. Übrigens versteht Herr Müller leider gar nicht, warum eben diese Klapplenker von HONDA nicht als optional ab Werk angeboten werden. ►





Umgehend näher in Augenschein genommen blieb mein Blick längere Zeit an zwei Dingen hängen. Zum einen waren an der Hinterachse Beifahrerfussrasten angebaut.

Darauf angesprochen erwiderte Herr Müller grinsend, dass er die Monkey für sein Wohnmobil erworben hat. Damit auch seine Lebensgefährtin als Sozia bei Ausfahrten mit der Monkey mitkommen kann, wurden halt die zusätzlichen Rasten angebaut. Das Ganze auch noch vom TÜV abgenommen(!), eingetragen und somit ist es legalisiert, mit zwei Personen zu fahren. Ok, da der Sitz nicht verlängert wurde, ist eine vollwertige zweisitzige Monkey aber sicher nicht daraus geworden. Somit sollten deren Fahrer/-in und Beifahrer/-in die Rubrik „schmal, klein und leicht“ fallen. Schon Eddy Murphy hat in „Auf der Suche nach dem goldenen Kind“ den legendären Spruch gebracht: *„Nur ein Mann, dessen Herz rein ist, darf den geweihten Dolch führen. Und nur ein Mann, dessen Arsch schmal ist, kommt diese Treppe runter. Und weil mir ein solcher Arsch gegeben ist, werde ich den Kartoffelschäler kriegen.“* Dies trifft Jahrzehnte später jetzt auch hier zu, die „Treppe runter“ kann durch „auf der Monkey sitzen“ ersetzt werden. Witzigerweise lautet die offizielle Bezeichnung von HONDA

„Monkey Z125 MA JB02“ Das „Z“ steht bei diesem Fahrzeug wohl definitiv für „Zweisitzer“. Um es einigermaßen erträglich zu machen, wurde der Gepäckträger, der gleichzeitig auch als Haltegriff für den Beifahrer dient, unauffällig ein wenig angepasst und nach hinten versetzt. Fällt meines Erachtens wirklich erst auf, wenn man darauf hingewiesen wird oder eine zweite Monkey als Vergleich direkt danebensteht. Also für Kurzstrecken und/oder im Urlaub allemal ausreichend. ►





Ach ja, der zweite Punkt war die imposante Auspuffanlage „Takegawa RS Sports Twin Tail“ im Original Look.

räuscharm bei 87dB genannt, hier fehlt allerdings die wichtigen Angaben „Fahr- oder Standgeräusch?“ sowie ob hinter dem dB noch eine Klammer mit einem weiteren Buchstaben lauert.



Ist für ca. 549€ wahrlich kein Schnapper ist, aber laut vollmundigem Herstellerversprechen etwa 2PS Mehrleistung bei 9000U/min bringen wird.

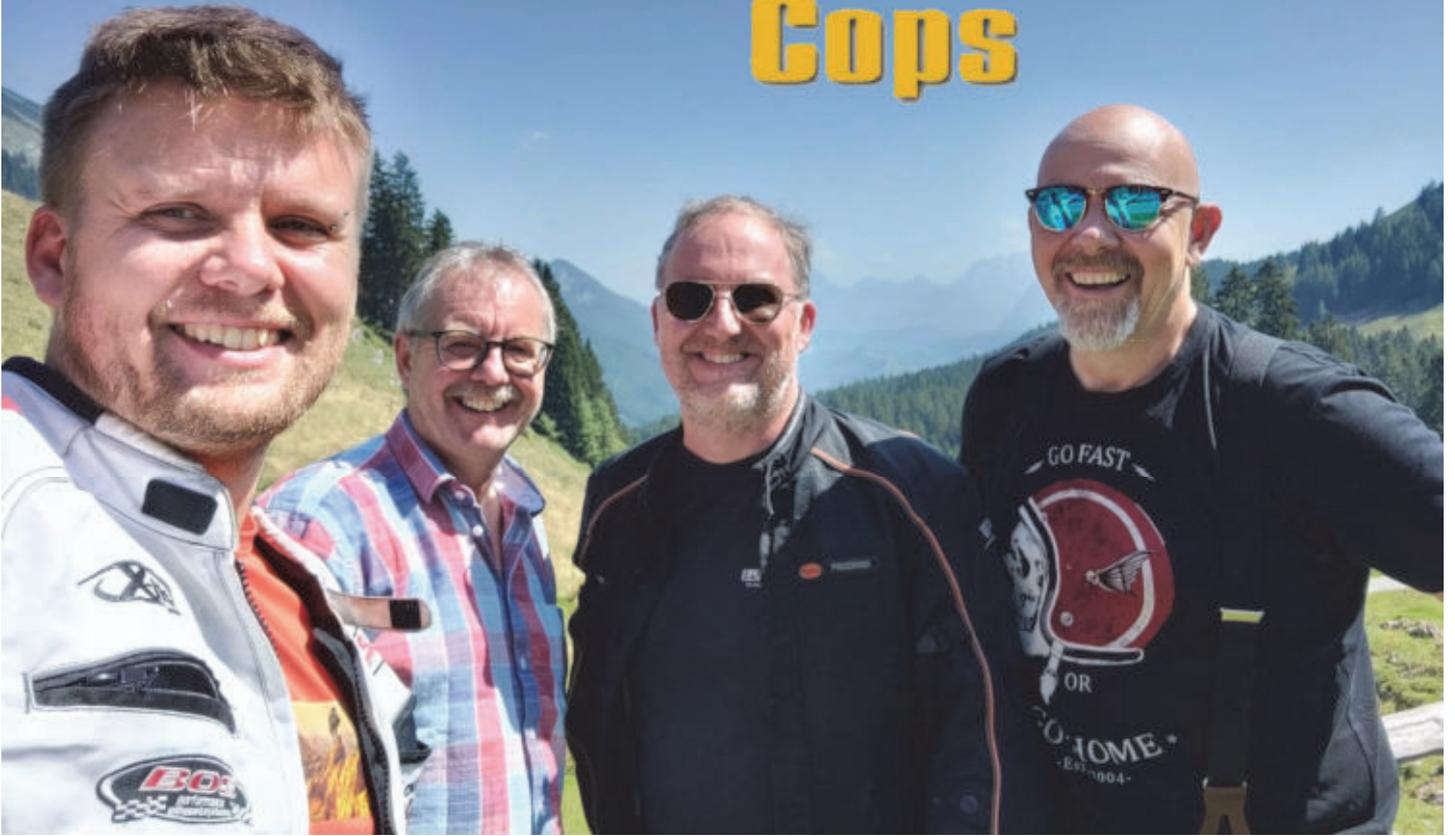
Kann definitiv nicht schaden, da die Kraftentfaltung des Monkeymotors schon beim Solobetrieb als recht bescheiden umschrieben werden darf. Dabei wird ein Ge-

Obwohl auch hier keine ABE oder sonstige Gutachten vorliegen, konnte der TÜV Prüfer mit Nachdruck, wie mir versichert wurde, überzeugt werden, wenn er eh schon beim Eintragen ist, auch dieses Teil mit aufzunehmen. Es lebe Vitamin B und die Umbauten wurden doch schließlich auch von einem Fachmann durchgeführt! Nach einigen schönen Urlauben und mit etwas mehr als 1000km auf dem Tacho wurde die Monkey an den Junior übergeben. Mal schauen, wie es hier weitergeht und was als nächstes seinen Weg zu den Müllers in Königswinter finden wird, denn das Wohnmobil ist

nach wie vor vorhanden, nur sein Mopedträger ist derzeit verwaist.

Zum Schluss sei noch gesagt, dass ich nach wie vor von einer Elise träume. Das Exemplar bei „Müller Motors“ hatte die falsche Farbe, ähem, sprengte eher mein Budget... ◀

# Die Rosenheim- Cops



TEXT UND FOTOS:

KLAUS GEYER „ELEKTROLURCH“

FOTOS: GÜNTER BAYER; TOBIAS HANTSCHEL

Es gabert a Leich!



„Wir hätten da eine Leiche“ oder auf uns bezogen: Einmal Rosenheim und zurück.

So heißt's meist zu Beginn der beliebten Vorabendserie "Die Rosenheim Cops". Daraufhin machen sich dann die Kommissare auf den Weg zum Tatort, um den Fall zu lösen. Da in Bayern im August allgemein Urlaubszeit ist, war heuer anscheinend das ganze Polizeirevier Rosenheim in den Ferien. Anders kann ich mir es nicht erklären, dass ich Mitte August von einer doch sehr männlichen Stimme mit diesen Worten nach Rosenheim gebeten wurde. Aha! Sogar die Stockl\* ist wohl in Urlaub.



*Am Rathaus von Rosenheim bei Kaiserwetter*

Da helfe ich doch sehr gerne! So sattelte ich meine Honda und fuhr nach Rosenheim um den Fall zu lösen. ►

*\*Marisa Burger in der Serie als Sekretärin Miriam Stockl*

Nein, das stimmt so natürlich nicht. Das Polizeirevier ist eigentlich das Rosenheimer Rathaus und mich hat auch niemand aus dem Rosenheimer Kommissariat angerufen, um dort einen Kriminalfall zu lösen. Mit diesen berühmten Worten hat mich mein Freund Günter aus Großkarolinenfeld zu seiner traditionellen Maria Himmelfahrt Tour eingeladen. Schon letztes Jahr wollte ich dorthin mit der Dax auf eigener Achse fahren, was aber an der unsicheren Wettervorhersage scheiterte. Doch dieses Jahr wollte ich unbedingt auf zwei Rädern dorthin fahren, egal was kommt!

Will man mit der Dax weiter als 100km fahren, sollten Tankstopps sorgfältig geplant werden. Nicht, dass ich mir wieder irgendwo an einem Bauernhof einen Liter Sprit borgen muss. Also habe ich mal alle 60km einen Tankstopp eingeplant. Mein Vorrat würde zwar deutlich weiter reichen, aber da wäre dann auch ca. eine Stunde rum und da ist man froh, mal wieder die Beine ausstrecken zu können. Daxfahren ist halt nix für Weicheier.

Die fünf Tage Wettervorhersage bescheinigte zumindest für Samstag und Sonntag keine Niederschläge, also wird gefahren. Der Countdown läuft!

Freitag, 13.08.2021 15:00Uhr

Die Wettervorhersage ist immer noch positiv, fast schon zu positiv - Samstag 33°C! Eigentlich geht man da zum Baden und wenn man schon fahren muss, nimmt man das klimatisierte Auto, aber ich setz' mich 5 Stunden auf den Hobel, um nach Rosenheim zu fahren! Dax fahren ist nix für Nurimschattenparker. Da ich heute auf den Geburtstag meines Nachbarn eingeladen bin, muss ich heute Nachmittag schon packen. Wer weiß, wann ich in welcher Verfassung morgen aus den Federn komme.



- ◆ Luft -> check
- ◆ Sprit -> check
- ◆ Topcase -> check
- ◆ Navi -> check

Auf zum Feiern!

Samstag, 14.08.2021 09:58Uhr

24°C Strecke: Kleinhaslach – Großkarolinenfeld 275km  
3660 Höhenmeter

Der verwegene Dax-Pilot hat reichlich gefrühstückt, die Dax ist gesattelt und wartet auf den Start. Der Wetterbericht sagt, tagsüber heiter, nachmittags lokale Gewitter möglich. Höchsttemperatur am Zielort 34°C. Das wird anstrengend. Fünf Stunden in voller Montur bei dieser Hitze brüten. Wurscht! Daxfahren ist, wie schon geschrieben, nix für Ampelranroller oder Parkscheinzieher.

Samstag, 14.08.2021 12:20Uhr

29°C und kurz vor der Überquerung des Weißwurstäquators Pinkelpause bei Großmehring. Der Weißwurstäquator wird nicht wie oft angenommen durch den Main gebildet, sondern durch die Donau. Südlich davon liegt Altbayern, nördlich davon Preußen. Südlich davon gibt's nur Weißwürste aus gesiedetem Brät, nördlich davon Bratwürste aus rohem Brät. Nördlich des Mains beginnt eigentlich schon Südschweden ;-) So richtig interessant ist die Landschaft hier östlich von Ingolstadt nicht, also schnell weiter zum nächsten Tankstopp in Ernsgaden.

Samstag, 14.08.2021 13:34Uhr

31°C. Obwohl die Fahrt durch die Hallertau landschaftlich sehr reizvoll ist, wird das Fahren durch die Hitze langsam anstrengend. Inzwischen fahre ich nur noch mit offener Jacke. Die gute Hälfte der Strecke habe ich nun hinter mir, also habe ich mir einen kleinen Imbiss verdient. In Au gibt's einen Spezial-Hamburger und ein Wasser. ▶



Warm, warm, warm, alles klebt. Nun habe ich auch die höchste Erhebung des ersten Tages hinter mir. Kaum vorstellbar, dass ein Erdbeerberg 625m hoch sein kann, aber der Berg heißt wirklich so.

Hinter der Dax erkennt man das Rohöllager Steinhöring der Transalpinen Pipeline von Trieste über Ingolstadt nach Karlsruhe. Eigentlich wollte ich nochmal tanken, aber es sind nur noch 30km bis zum Ziel, das schaff ich auch ohne. Ich bin jetzt froh, wenn ich die Klamotten nur noch einmal ausziehen muss.



Samstag, 14.08.2021 16:17Uhr

Ankunft in Marienberg beim Mesnerwirt, meinem Quartier. Immer noch 33°C und die Frisur hat nicht gehalten. Da fährt man über 260 km gen Süden, und wen trifft man? Einen Schwabacher. Die Welt ist ein Dorf. Mein Zungenschlag beim „Grüß Gott“ sagen hat mich wohl verraten. Nach einem kleinen Plausch rasch auf's Zimmer und erst mal raus aus den durchgeschwitzten Sachen. Ab jetzt wird keine Zeit mehr notiert, jetzt ist Urlaub!

Nach einer erfrischenden Dusche gings die letzten 11km zuerst nach Westerndorf zum Tanken der Dax und dann nach Großkarolinenfeld zum Tanken des Fahrers. Günter, Fabian und Tobi waren schon da, Prost!

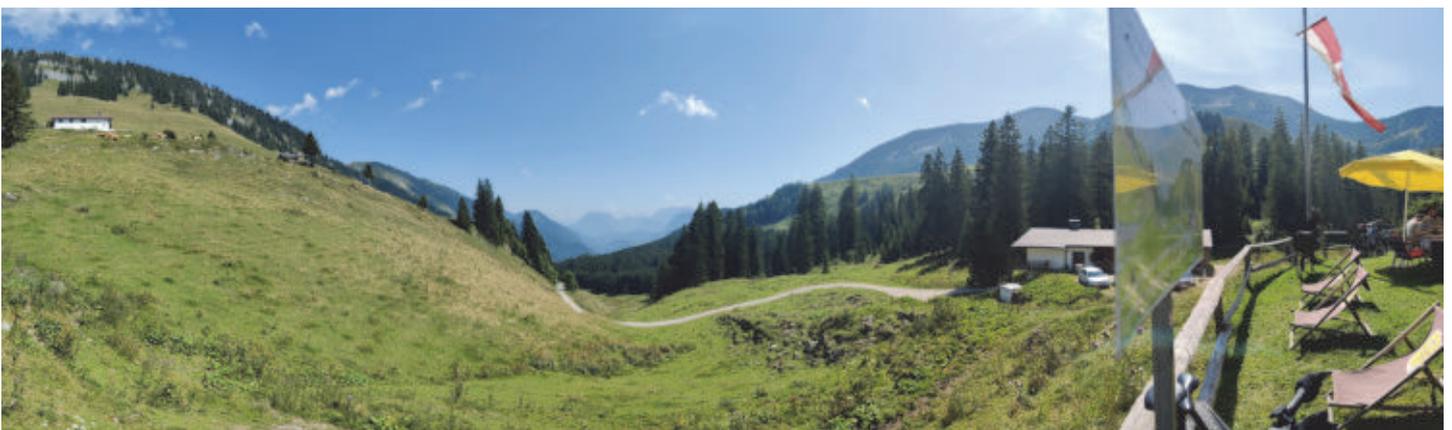
Schön, wenn man so herzlich begrüßt wird.



Fast hätten wir's vergessen, da gab's ja noch die Leich! Zum Glück handelte es sich um keine menschliche Leiche, sondern eher um ein Schwein, oder besser, Teile vom Schwein. Schön gebraten, mit Ofenkartoffeln dazu. lecker! Hat der Günter super hinbekommen. Dieser "Fall" war also schnell gelöst. Bei noch ein paar kühlen Hellen und schönen Benzingesprächen klang der Tag aus. Da der Dax Pilot nun genau soviel Bier verbraucht hatte wie sein Gefährt während der Anreise, möchte ich mich hier besonders bei Günters Julia für den Taxidienst ins Quartier für Fabian und mich bedanken.

Sonntag, 15.08.2021 Rundtour 218km, 3120 Höhenm.

Nach einem ausgiebigen Frühstück im Quartier starteten wir nun zur Maria-Himmelfahrt-Tour. Zunächst ging's mit Fabians Auto zum Günther zurück. Dort sattelten wir die Daxen und fuhren zunächst nach Bruckmühl um unseren vierten Teilnehmer Tobi abzuholen. Nun war die Truppe komplett und wir starteten Richtung Alpen. Über Au, Wörnsühl, Fischbachau ging's bei Bayrischzell über die Grenze nach Österreich. Kurz vor Landl wusste der Günter dann eine schöne Alm, wo wir mittags einkehren konnten. Der große Vorteil an österreichischen Almen ist, dort kann man bis vor die Haustür fahren. Was bei einer einfachen Wegstrecke von 5,5km und 560 Höhenmetern ein beträchtlicher Vorteil ist. Da nimmt man auch die Maut in Kauf. Diese Aussicht hier ↓ auf 1350m entschädigt eh für alles. ►



Gut gestärkt setzten wir unsere Rundfahrt dann fort. Wieder zurück nach Landl, das Achetal bis Vorderthiersee hinunter nach Kufstein. Weiter über Oberndorf nach Sebi. Von dort über Gränzing wieder zurück nach Deutschland Richtung Chiemsee. In Aschau gings dann Richtung Westen über Frasdorf und Grainbach zu unserem zweiten Aussichtspunkt, der Luitpoldeiche in Samerberg. Die Zeit (und die Außentemperatur) waren auch perfekt für einen Eiscafé zwischendurch. So ließen wir uns im Biergarten in Obereck nieder und genossen die Aussicht, bevor wir uns auf die letzte Etappe der diesjährigen Ausfahrt begaben. Hier zunächst mal der Blick auf die gute Stimmung auf der Sonnenterrasse:



Dann drehen wir die Kamera, äh, ich meine das Handy mal um 180°:



Zunächst fuhren wir über Achenmühle zurück nach Frasdorf und von dort aus weiter über Söllhuben, östlich am Simsee vorbei nach Vogtareuth über Schonstett nach Wasserburg a. Inn. Inzwischen hatte es zugezogen und von der Sonne war nur noch wenig zu sehen. Also beschlossen wir uns auf den Rückweg nach Großkaro zu machen. So fuhren wir wieder inaufwärts nach Griesstätt, um dort auf die andere Seite des Flusses zu wechseln. Auf der nicht ganz so kurvigen Staatstraße durchs Inntal konnte ich mir mal ein kurzes Rennen mit Fabi's

110er Dax liefern. Die läuft aber richtig gut und deshalb musste ich mich mit meinem fast serienmäßigen 125er Jialing knapp geschlagen geben. Aber ehrlich nur minimal und der nächste Winter kommt bestimmt!

Nach Griesstätt wechselten wir auf die linke Seite des Inns. Der vorhergesagte Wetterumschwung zum Montag deutete sich nun sehr deutlich an. Um noch einen gemeinsamen Ausklang bei einer Brotzeit in unserem „Tour-Ende-Stammlokal“ beim Wirt von Dred genießen zu können, wurde es nun knapp. Also flugs weiter über Rott a. Inn und Ostermünchen nach Jarezöd.



Lange konnten wir leider nicht bleiben. Das erste Gewitter machte sich bereits durch Grollen bemerkbar und als wir noch die Hagelflieger aufsteigen sahen, beschlossen wir uns voneinander zu verabschieden. Tobi fuhr gleich nach Bruckmühl zurück und wir restlichen drei wieder zum Günter. Dort verabschiedete sich auch Fabi von uns und ich wollte eigentlich zurück ins Quartier nach Marienberg fahren. Leider war nun das Gewitter angekommen und so beschloss ich lieber nur von innen nass zu werden und ein Abschiedsbier mit Günter zu trinken. Nach gut zweieinhalb Stunden war der Spuk dann vorbei und die Straße halbwegs trocken und ich konnte fahren. Nochmal duschen und ein Betthupferlbier, dann war leider dieser schöne Tag auch schon zu Ende. ►

Montag, 16.08.2021 Vormittags

Strecke Großkarolinenfeld – Kleinhaslach 251km 2240 Höhenmeter

Heute ging's zurück. Wie vom Wetterbericht vorausgesagt, erwarteten mich heute keine Temperaturen über 25°C, dafür ab 11 Uhr im Süden Schauer oder auch noch schlimmer Gewitter. Letzteres mag ich beim Mopedfahren gar nicht. Also war nichts mit Ausschlafen. Das Ziel war spätestens um 12 Uhr den Weißwurstäquator wieder zu überqueren. So sah ich die größte Chance, halbwegs trocken und unbeschadet nach Hause zu kommen. Die Straße war nach dem leichten Regen von heute morgen wieder halbwegs trocken, so dass ich gegen 9 Uhr nach dem Frühstück erstmal nach Westerndorf St. Peter zum Tanken fuhr. Aufgrund des schlechten Wetterberichts verwarf ich meine geplante Strecke und fuhr einen direkteren Weg nach Hause. Der führte mich dann zum größten Teil über Bundesstraßen in die Heimat. Tankstopps konnte ich so natürlich keine mehr planen, da ich aber auf dieser Route durch größere Orte fuhr, wird sich da was finden. Ich musste eben wieder mehr auf den Tacho stand achtgeben.

Über Gräding und Feldkirchen erreichte ich dann trocken meinen ersten Tankstopp in Garching. Allerdings sah der Himmel im Westen nun wieder deutlich grauer aus und eine halbe Stunde später kamen die ersten Tropfen. Kurz vor Pfaffenhofen, 30km vor der Donau in Ingolstadt wurden dann die Tropfen größer und es begann richtig zu regnen. Zum Glück fand ich in Hettenshausen gleich ne-



ben der B13 ein Buswartehäuschen, in dem ich mich unterstellen und auf das Ende des Schauers warten konnte.

Zum Glück gibt's heute Smartphones, mit denen man an Orten, an denen man vorher nie war, ohne einen Meter zu gehen erkunden kann, wo man einkehren und was essen könnte. Oder wenn sich hier nix findet, wie lang es dauert, bis der Regen vorüber ist. In Hettenshausen war letzteres der Fall. Nach etwas mehr als einer Stunde war der Regen durch und die Straße soweit abgetrocknet, dass ich weiterfahren konnte. Es sollte auch der letzte Regen für diesen Tag gewesen sein. Nur war es jetzt sehr windig, was das Fahren auch sehr unangenehm machte. Mit dem kurzen Radstand und dem geringen Gewicht wird man bei jeder Böe ganz schön durchgeschüttelt. Trotz dieser widrigen Umstände dem verlief die Weiterfahrt bis zu meiner geplanten Mittagspause in Eichstätt ohne Zwischenfälle.



Eigentlich wollte ich auch zur Willibaldsburg hoch. Von dort hat man einen klasse Ausblick auf's darunterliegende Altmühltal. Die Burg wird jedoch zur Zeit renoviert und so beschloss ich, doch jetzt heim zu fahren. Über meinen letzten Tankstopp in Weißenburg ging's nun zügig Richtung fränkisches Seenland nach Pleinfeld und letztlich dann über Spalt nach Hause.

Hinter mir lagen nun drei wundervolle Tage, 744km und über 9000 Höhenmeter auf einem kleinen Moped. Trotz der Hitze an den beiden ersten Tagen und dem kleinen Regenschauer am dritten Tag hat es unglaublich viel Spaß gemacht, woran natürlich Günters und Julias Gastfreundschaft einen großen Anteil hatte. Auch die gemeinsame Ausfahrt mit Fabi und Tobi war super organisiert und alle sind heil wieder zu Hause angekommen. Was immer das Wichtigste ist.

Sollte sich also nächstes Jahr wieder jemand am Telefon mit den Worten: „Es gabert a Leich!“ melden, werde ich alles stehen und liegen lassen und mich auf den Weg gen Süden begeben, um auch den nächsten Fall zu lösen. ◀



TEXT UND FOTOS:

PIERRE SCHMITT

Überall auf dem Globus huldigen zahlreiche „Verrückte“ mehr oder weniger den Kult um die Honda Zweiräder aus den 1960 und 1970ern, die Dax und Monkey aus dieser Zeit können mit an erster Stelle genannt werden. Der ein oder andere hat es jedoch nicht bei ein, zwei, drei oder gar vier und mehr Exemplaren belassen. Nein, keiner weiß eigentlich so genau, wieviel „Steinzeit-Mitmenschen“ (von wegen Jäger und Sammler) für sich oder andere eine mehr oder minder große Anzahl an Fahrzeugen zusammengetragen haben. Sei es, um sich selbst daran zu erfreuen oder auch selbstlos anderen den Zugang zu ermöglichen, um die Freude zu teilen.

Ganz weit vorne ist daher aus meiner Sicht die außergewöhnliche und umfangreiche Privatsammlung von einem gewissen Georges „Joe“ Helmer im schönen Südfrankreich. Der heute 65-jährige lebt in einem kleinen Ort mit knapp 10.000 Einwohnern unweit von Avignon und hat im Laufe von gut 30 Jahren eine stattliche Kollektion von etwa 450 Fahrzeugen unterschiedlichster Couleur zusammengetragen. Der immer noch aktive Unternehmer ist Besitzer eines Werkes der Holzverarbeitenden Zunft mit etwa 15 Mitarbeitern, produziert u. A. Balkenkonstruktionen z. B. für Hallen und gilt mittlerweile nicht nur in ganz Frankreich als ein wahrer Kenner der Honda ▶

Dans le monde entier, de nombreux "fous" rendent plus ou moins hommage au culte des deux-roues Honda des années 1960 et 1970, on peut citer en premier lieu les Dax et Monkey de cette époque. Cependant, l'un ou l'autre n'en est pas resté à un, deux, trois ou même quatre exemplaires et plus. Non, personne ne sait vraiment combien d'"hommes de l'âge de pierre" (chasseurs-cueilleurs, mon cul) ont rassemblé un nombre plus ou moins important de véhicules pour eux-mêmes ou pour d'autres. Que ce soit pour en profiter soi-même ou pour permettre aux autres d'y accéder afin de partager la joie.

De mon point de vue, l'extraordinaire et vaste collection privée d'un certain Georgec "Joe" Helmer, dans le beau sud de la France, est largement en tête. Aujourd'hui âgé de 65 ans, il vit dans une petite ville d'un peu moins de 10 000 habitants, non loin d'Avignon, et a accumulé pendant une bonne trentaine d'années une impressionnante collection d'environ 450 véhicules de tous types. L'entrepreneur, toujours actif, possède un atelier de menuiserie qui emploie une quinzaine de personnes, réalise des constructions de poutres pour des salles, par exemple, et est désormais considéré comme un véritable connaisseur des Honda Dax et Monkeys, et pas seulement dans toute la France. Comme on le sait, le bois pousse en ▶

Dax und Monkeys. Holz wächst bekanntlich kontinuierlich nach, somit wird auch sein Konto mit Euronen stets aufgefüllt, was wiederum dazu führt, dass sein Fuhrpark stetig wächst. Ein wahrer Teufelskreis! Vielfach höre ich, dass der Trend im Oldtimerbereich zum Zehntfahrzeug geht, darüber kann Joe mit einer bewundernswerten Gelassenheit nur schelmhaft lächeln.

Somit ist es wenig verwunderlich, dass er Anno 2021 nunmehr etwa 50 verschiedene Monkeys aller Jahrgänge sein Eigen nennt. Dazu rund 30 Honda Dax, ebenfalls in alle Variationen, Jahrgänge und Farben. Einige QA50 sowie Cub's sowie weitere Kuriositäten aus Nippon haben sich im Laufe der Zeit ebenfalls dort eingefunden, bzw. wurden aus allen Teilen der Welt in ein warmes Zuhause nach Südfrankreich umgetopft. Zusätzlich „erlegt“ Joe aber auch weitere Klassiker, nicht nur mit zwei, sondern gerne auch mit vier Rädern nebst Raritäten, die aus meiner Sicht sehr gut in den Dunstkreis seiner Sammlung passen

Meinen ersten Kontakt mit ihm hatte ich übrigens erst bei der Ausstellung Avignon Moto Festival 2018 (vergleichbar etwa mit der Motor Show Essen), obwohl ich geografisch betrachtet, in unmittelbarer Nähe von Joe seit Jahren ein Ferienhaus besitze.



Dort auf der Messe waren etwa 30 verschiedene Honda Mini Bikes aus seiner Sammlung ausgestellt. Ein Jahr später folgte eine weitere große Ausstellung in Lyon. Seine Fahrzeuge sind zu einer echten Publikums-Attraktion geworden, daher muss er sich nicht mehr bewerben, um einen Platz auf einer Ausstellung zu bekommen. Ganz im Gegenteil, die Aussteller bitten darum und laden ihn gerne ein!

Ich stellte mich vor, erzählte von meiner Vorliebe zu Dax und Monkeys und auch dass ich selbst eine Zhen Hua 125 ccm<sup>3</sup> Dax, mit 3,5 Liter Tank, Baujahr 2012 in Carpentras, in der Garage von meinem Zweitwohnsitz, stehen habe. Seit vielen Jahre schon pflege ich Kontakte mit der Deutschen Dax und Monkey Szene. Eine größere Fotos Sammlung zum Thema kam so in den Jahren zustande und ►

permanence, de sorte que son compte est constamment réapprovisionné en euros, ce qui entraîne une augmentation constante de sa flotte de véhicules. Un véritable cercle vicieux ! J'entends souvent dire que la tendance dans le secteur des voitures classiques est à la constitution de parcs de dix véhicules, mais Joe ne peut que sourire malicieusement avec un admirable sang-froid.

Il n'est donc guère surprenant qu'en 2021, il possède aujourd'hui une cinquantaine de „Singes“ différents, tous millésimes confondus. En outre, il y a environ 30 Honda Daxes, également dans toutes les variations, millésimes et couleurs. Quelques QA50 et Cub's ainsi que d'autres curiosités nippones y ont également trouvé leur place au fil du temps, ou ont été repotés de toutes les parties du monde vers un foyer chaleureux dans le sud de la France. En outre, Joe "chasse" également d'autres classiques, non seulement à deux, mais aussi à quatre roues, ainsi que des raretés qui, à mon avis, s'intègrent très bien dans sa collection.

D'ailleurs, mon premier contact avec lui a eu lieu lors de l'exposition du Moto Festival 2018 d'Avignon (comparable au Motor Show Essen), bien que géographiquement, je possède une maison de vacances à proximité immédiate de Joe depuis des années.



Une trentaine de mini-motos Honda différentes de sa collection étaient exposées. Cette exposition a été suivie un an plus tard d'une autre grande exposition à Lyon. Ses véhicules ont attiré les foules et il n'a plus besoin de se présenter pour obtenir une place à une exposition. Au contraire, les exposants le demandent et sont heureux de l'inviter !

Je me suis présenté, je leur ai parlé de mon amour pour les Dax et les Monkeys et aussi que je possède moi-même un Dax Zhen Hua 125ccm<sup>3</sup>, avec un réservoir de 3,5 litres, construit en 2012 à Carpentras, dans le garage de ma résidence secondaire. Depuis de nombreuses années, je suis en contact avec la scène allemande du Dax et du Monkey. Une grande collection de photos sur le sujet s'est constituée au fil des années et ►

auch die ein oder andere Fachzeitschrift (Bonsai-News,...) liegt bei mir daheim im Regal. Ich selbst hatte vor vielen Jahren eine CY 50, die ich auch restaurierte, dazu zeitweise eine 50ccm<sup>3</sup> Dax vom Typ AB 23 und eine französische 6V ST 70, die später auf 88ccm<sup>3</sup> umgebaut wurde. Das genügte Joe wohl als Zeichen meiner Hingabe zu den Mini Bikes und so konnte ich einen Termin in seiner nicht öffentlichen Privat-Sammlung ergattern. Kurze Zeit danach also erfolgte mein erster Besuch. Was ich dort zu sehen bekam, kam völlig unerwartet und hat mich aus dem Staunen nicht mehr herausgebracht. Obwohl ich in Sachen Besuchen von Sammlungen und Museen einigermaßen „abgebrüht“ bin, war ich bei Joe wegen Umfang und der Vielfalt ganz schön erschlagen.

j'ai aussi quelques magazines spécialisés (Bonsai News,...) sur mon étagère à la maison. J'ai moi-même eu un CY 50 il y a de nombreuses années, que j'ai également restauré, ainsi qu'un Dax de 50ccm<sup>3</sup> de type AB 23 et un 6V ST 70 français, qui a ensuite été transformé en 88ccm<sup>3</sup>. Cela a suffi à Joe pour constater ma passion pour les mini-motos et j'ai pu obtenir un rendez-vous dans sa collection privée, qui n'était pas ouverte au public. Peu de temps après, ma première visite a eu lieu. Ce que j'ai pu y voir était totalement inattendu et m'a laissé en admiration. Bien que je sois assez "endurci" lorsqu'il s'agit de visiter des collections et des musées, j'ai été submergé par l'ampleur et la variété de Joe.



Der Eingang zu der ersten Halle war schon beeindruckend, waren dort unter anderem ein Mercedes 190 SL W121 Cabrio sowie eine Pagode, eine original Renault Alpine A110 aus dem Alpine Werksteam steht neben einem nicht minder heißen R8 Gordini, ein Porsche 996 GT3, einen roter Austin-Healey 3000 aus den 1960er Jahren, Madame's Lieblings Auto, und auch eine 2CV „Ente“ darf selbstverständlich hier nicht fehlen. Des Weiteren viele Kuriositäten in Form von alten Tank- und Zapfsäulen, Blech- und Emaille Schildern, geschätzt über ►

L'entrée du premier hall était déjà impressionnante, il y avait, entre autres, une Mercedes 190 SL W121 décapotable et une Pagode, une Renault Alpine A110 originale de l'équipe de travail Alpine à côté d'une non moins chaude R8 Gordini, une Porsche 996 GT3, une Austin-Healey 3000 rouge des années 1960, la voiture préférée de Madame, et bien sûr une 2CV "canard" ne doit pas manquer ici. En outre, de nombreuses curiosités sous forme de vieilles pompes à essence, d'enseignes en étain et en émail, estimées à plus de 500 pièces ►

500 Stück von diversen Öl- und Benzinwerbungen oder Reifenherstellern. Auch einiges von verschiedenen Motorrad-Herstellern oder Autozubehör – besser, jeder macht sich selbst ein Bild davon.

Teilweise wie auch schon im Erdgeschoß setzten sich auch in der oberen Empore die Präsentation allerlei Zweiräder fort. Aber auch historische Kinder Tretautos und GoKarts lockerten hier und da die Reihen auf. Meine Augen wurden stetig größer und ich hätte sofort ja gesagt, wenn mich Joe gefragt hätte, ob ich vielleicht hier einziehen möchte. Mofas, Mopeds, Krafträder Zweiräder aller Art und Provenienzen aus den 1950er, 1960er und 1970er Jahren – ich kam aus dem Staunen nicht mehr raus, was Joe hier und da mit einem Grinsen und einem kaum merkbaren Kopfnicken zur Kenntnis nahm. Wieder so einer, hat er sich bestimmt gedacht. ►

provenant de diverses publicités pour le pétrole et l'essence ou de fabricants de pneus. Il y en a aussi de divers fabricants de motos ou d'accessoires de voitures - mieux, chacun en fait sa propre image

En partie déjà au rez-de-chaussée, la présentation de toutes sortes de deux-roues s'est poursuivie dans la galerie supérieure. Mais aussi des voitures à pédales et des karts historiques pour enfants ont éclairé les rangs ici et là. Mes yeux n'ont cessé de grossir et j'aurais dit oui immédiatement si Joe m'avait demandé si je voulais emménager ici. Cyclomoteurs, motos, deux-roues de toutes sortes et de toutes provenances des années 1950, 1960 et 70, je n'en finissais pas d'être émerveillée, ce que Joe notait ici et là avec un sourire et un hochement de tête à peine perceptible. Encore un de ceux-là, a-t-il dû penser. ►



Die weiteren Fotos mögen Euch hoffentlich einen kleinen Überblick aus seiner umfangreichen Kollektion geben, live und in Farbe selbst vor Ort wirkt das Gesamtbild doch um einiges imposanter. Alle Fahrzeuge sind perfekt in einer großen, sauberen Halle aufgereiht. Selbstredend sind alle dort ausgestellte Klassiker in einem Bestzustand, fahrbereit und natürlich weitestgehend im Original Zustand, darauf legt Joe großen Wert. ►

Les autres photos vous donneront, je l'espère, un petit aperçu de sa vaste collection, mais en direct et en couleur sur place, l'image globale est bien plus impressionnante. Tous les véhicules sont parfaitement alignés dans un grand hall propre. Il va sans dire que toutes les voitures classiques exposées sont en excellent état, prêtes à être conduites et, bien sûr, en grande partie dans leur état d'origine, ce à quoi Joe attache une grande importance. ►



*Mein Grinsen hat nach dem Besuch noch wochenlang andauert.*

*Mon sourire a duré des semaines après la visite.*





Nicht weniger als rund zehn(!) CZ 100 aus 1963 können (bei mir mit offenem Mund) bestaunt werden, ein schöner, sehr seltener Anblick. Weitere Starrahmen Monkeys sind natürlich auch in blau und rot dabei, mit großem oder kleinem Scheinwerfer. Rare Exemplare wie eine verchromte Christmas Edition Z 50, welche in 1986 an ausgewählte Händler ausgeliefert worden sind, fühlt sich hier neben seinen Kollegen, Verzeihung, sauwohl. Selbst eine von lediglich auf 3000 limitierte goldene Monkey, die ausschließlich auf dem japanischen Markt verkauft wurde, kann besichtigt werden. Sondermodelle gehörte dazu wie eine von nur in drei Exemplaren der 1977 umgebauten Z50A für das damalige Französische Jugend Magazin Podium, die seinerzeit an die Leser der Zeitschrift verlost worden sind. Ist das etwa die aus der Barnebys Auktion Mitte 2018? Wer weiß... ►

Pas moins d'une dizaine (!) de CZ 100 de 1963 peuvent être admirés (la bouche ouverte), un beau spectacle très rare. D'autres „Singes“ Starframe sont bien sûr également présents en bleu et en rouge, avec de grands ou de petits phares. Des exemples rares, tels que l'édition de Noël chromée Z 50, qui a été livrée à des concessionnaires sélectionnés en 1986, se sentent ici chez eux à côté de leurs collègues. On peut même voir un Monkey doré, limité à seulement 3000 exemplaires et vendu exclusivement sur le marché japonais. Parmi les modèles spéciaux, citons l'un des trois seuls exemplaires de la Z50A transformés en 1977 pour le magazine français pour jeunes de l'époque, Podium, qui ont été tirés au sort parmi les lecteurs du magazine de l'époque. Serait-ce celui de la vente aux enchères de Barnebys à la mi-2018 ? Qui sait... ►





Zwei exotische Japan Motra Bj. 1982/83 in gelb und grün sind auch dabei. Die grüne Version ursprünglich für die Japanische Forstverwaltung gebaut – passt farblich somit genau. Eine Kumamom Monkey, die gerade technisch und optisch aufgehübscht wurde, darf natürlich nicht fehlen. Auch die letzte Honda 50ccm<sup>3</sup> Fuel Injection Limited Edition Monkeys findet sich hier, bis hin zu ►

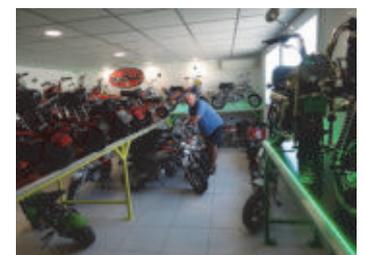
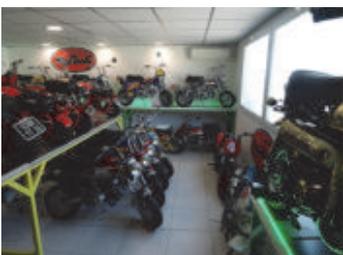
Deux Motra exotiques du Japon construites en 1982/83 en jaune et vert sont également incluses. La version verte a été construite à l'origine pour la Commission forestière japonaise - les couleurs correspondent donc exactement. Un Kumamom Monkey, qui vient de subir un lifting technique et visuel, est bien sûr à ne pas manquer. Les derniers Honda Monkey 50ccm<sup>3</sup> à injection en édition limitée sont ►

der neueren Honda Monkey Z125 MA von denen Joe direkt zwei Exemplare besitzt, eine davon ist für seinen Enkel.

So in Monkeygedanken vertieft hätte ich doch fast vergessen, die Dax, die bei Joe, wen wundert es, ebenfalls in zahlreichen Facetten in Reih und Glied stehen, zu erwähnen. ▶

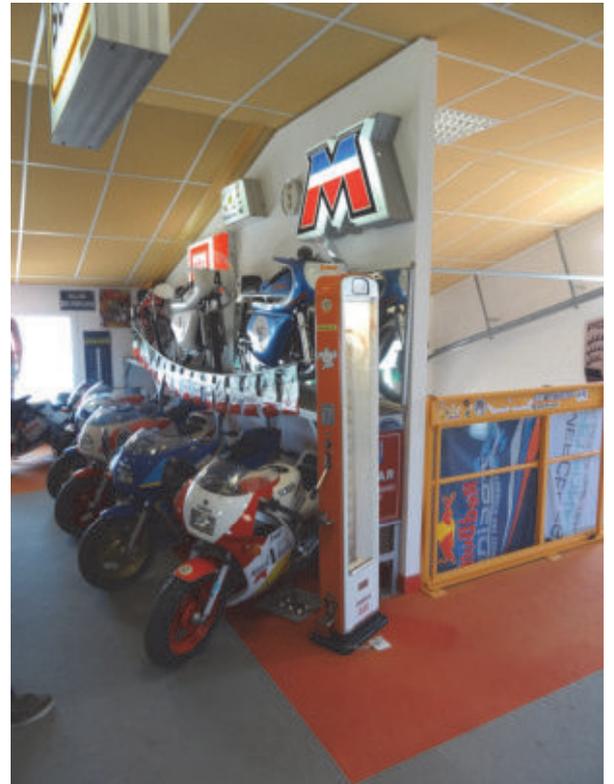
également présents, jusqu'au plus récent Honda Monkey MA 125 dont il possède deux exemplaires, dont un pour son petit-fils.

Tellement absorbé par mes pensées de „Singe“, j'ai presque oublié de mentionner les Dax, qui, sans surprise, sont également alignés sous de nombreuses facettes chez Joe. ▶



Hier noch einige weitere Impressionen... ▶

Voici d'autres impressions... ▶



Hier noch mehr Impressionen... ▶

Voici d'autres impressions... ▶



In einer anderen Halle warten noch einige Fahrzeuge von Joe darauf, wieder in einen technisch wie optisch „ansprechenden“ Zustand versetzt zu werden. Nahezu alle Arbeiten bis auf Lackierarbeiten (Stichwort „Candy Lack) oder das Verchromen werden von ihm persönlich an den Wochenenden erledigt.

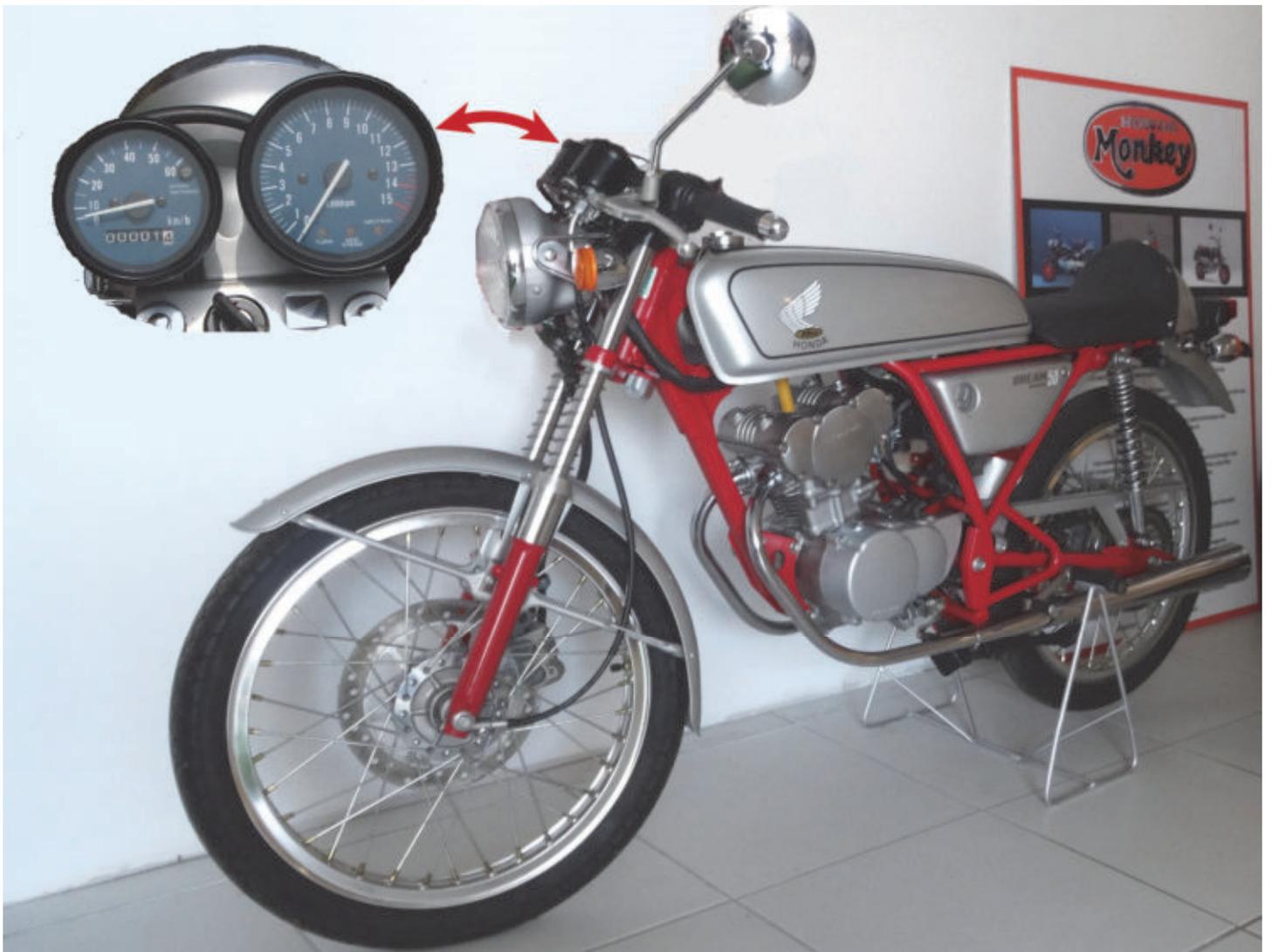
Dans un autre hall, certains des véhicules de Joe attendent toujours d'être restaurés dans un état techniquement et visuellement "attrayant". Presque tous les travaux, à l'exception de la peinture (mot clé "peinture bonbon") ou du chromage, sont effectués par lui personnellement le week-end.



Einige Bilder zeigen auch seinen Anspruch an Qualität bei Sanierungsarbeiten an einem lädierten Z50A Tank, der eher an einen Schweizer Käse erinnert: Loch an Loch und hält doch. (Anmerkung der Redaktion: Na, Chris (Stingray) das kommt Dir doch sicherlich sehr bekannt vor, oder?) Da geht immer reichlich Zeit drauf, bis so ein Tank wieder lackiert werden kann... ►

Certaines photos montrent également son exigence de qualité dans la restauration d'un char Z50A endommagé, qui fait un peu penser à un fromage suisse : trou à trou et pourtant il tient. (Note de la rédaction : Chris (Stingray) vous semble certainement très familier, n'est-ce pas). Il faut toujours beaucoup de temps avant de pouvoir repeindre un réservoir comme celui-ci. ►





Umtrieben wie eh und je besucht Joe nach wie vor viele Börsen und Ausstellungen im Land. Wie Eingangs schon erwähnt, nimmt daher seine Sammlung auch weiterhin zu. Eine 50ccm<sup>3</sup> Monkey FI Special Edition 2016 „Adventure“ in beige / schwarz bereichert so seit kurzem seine Sammlung, ein von ihm bereits längere Zeit gesuchtes und nicht ganz preiswertes Modell. Es wurde offiziell nicht nach Europa importiert und die Serie umfasste nur 600 Exemplare. In Japan für 60Km/h zugelassen, mussten im Gegensatz zu Frankreich die wenigen nach Deutschland privat importierten Fahrzeuge auf 45Km/h gedrosselt werden, um eine Zulassung per Einzelabnahme als Mokick zu erlangen. Einige weitere „Beutestücke“ oder Schnäppchen müssen jedoch erst aufwendig aufgearbeitet werden, aber zum Glück ist in der Halle mit den „wartenden“ Fahrzeugen noch reichlich Platz zum Akklimatisieren. „Meine Damen und Herren, bitte haben Sie ein wenig Geduld, jeder wird hier an die Reihe kommen und wieder chic gemacht.“

Einen weiteren Besuch vor Ort stattete ich ihm 2020 standesgemäß mit meiner französischen Zhen Hua / TNT City 125, Baujahr 2012 ab. Diesmal zeigte und erklärte mir Joe geduldig all seine verschiedenen „Baustellen“ ►

Toujours aussi motivé, Joe continue de visiter de nombreuses foires et expositions dans tout le pays. Comme mentionné au début, sa collection ne cesse donc de s'agrandir. Un Monkey FI 50ccm<sup>3</sup> Edition spéciale 2016 "Adventure" en beige / noir a récemment enrichi sa collection, un modèle qu'il recherchait depuis longtemps et qui n'est pas tout à fait bon marché. Elle n'a pas été officiellement importée en Europe et la série n'a compté que 600 unités. Au Japon, il était immatriculé pour 60km/h, mais contrairement à la France, les quelques véhicules importés à titre privé en Allemagne devaient être bridés à 45km/h pour pouvoir être immatriculés comme mokick. Cependant, d'autres "pièces de butin" ou bonnes affaires doivent d'abord être réaménagées de manière élaborée, mais heureusement, il y a encore beaucoup d'espace dans le hall avec les véhicules "en attente" pour s'acclimater. „Mesdames et messieurs, un peu de patience, tout le monde va prendre son tour et redevenir chic.“

Je lui ai rendu une autre visite sur place en 2020 avec mon Zhen Hua / TNT City 125 français, construit en 2012. Cette fois-ci, Joe m'a patiemment montré et expliqué tous ses différents "chantiers" et ►

auch zu seiner großen Sammlung von verschiedenen Ersatzteilen. Ganze Motoren, Lichtmaschinen, Karosserie- und Kleinteile jeder Art, Vergaser, etc. Vieles schon bearbeitet, manches muss noch mal eben aufbereitet werden. Auch alle sich in verschiedenen Stati befindliche Maschinen, auf die jeweils ein gutes Stück Arbeit und Zuneigung wartet. Wer nur im Ansatz versteht, was ich damit sagen, äh, schreiben möchte, wird sich den fassungslosen Gesichtsausdruck von mir in diesen Momenten sicherlich sehr gut vorstellen können. Ein Sammler, der nicht nur Maschinen kauft, sondern selbst Hand anlegt, macht ihn für mich besonders sympathisch und nötigt mich, meine imaginäre Baskenmütze voller Ehrfurcht zu ziehen. Für kommende Freizeit Aktivitäten ist jedoch keinerlei Leerlauf bei Joe Helmer zu befürchten, da seine erfolgreiche Jagd ihm viele weitere, unbearbeitete Monkey Exemplare in verschiedene Erhaltungszustände eingebracht hat, die brav im Rudel auf ihre Vollendung warten. Mein nächster geplanter Besuch steht schon in meinem Kalender.

Als kleines Dankeschön für seine freundliche Aufnahme bei ihm, füttere ich ihn natürlich mit Neuigkeiten aus der Szene aus Deutschland, so auch über die Honda Dax & Monkey IG, den Vereinsmeier oder über das neue Buch „Little Honda“ von Gerfried Vogt-Möbs vom Delius Verlag sowie über Magazine und Publikationen zum Thema Dax & Monkey. Ich freue mich auf jeden Fall schon auf den nächsten Besuch bei ihm. Ihr und ich ahnt es bestimmt, dass er mir sicher wieder einiges von seinen neuesten Errungenschaften erzählen wird und ich selbst werde sicher auch einiges neues aus erster Hand erfahren.

Wer jetzt auf den Geschmack gekommen ist und darüber nachdenkt, seinen nächsten Urlaub in der Provence zu verbringen, um meine Erzählungen auf ihren Wahrheitsgehalt hin zu überprüfen, dem sei gesagt: seine sehr gut gesicherte Privat-Sammlung ist nicht allgemein zugänglich. Man kann Joe getrost als sanften Riesen (das meine ich wörtlich) mit breiten Schultern und einem großen Herz vorstellen, der nicht unbedingt darauf erpicht ist, fremde Leute durch sein Reich zu führen. Ich biete jedoch gerne an, für einen geplanten Besuchs Termin an Wochenenden den Kontakt herzustellen, dann sollte dem nichts mehr im Weg stehen. Es empfiehlt sich jedoch, der französischen Sprache mächtig zu sein, ansonsten wird es äußerst schwierig, mit Joe eine für beide Seiten sinnvolle Kommunikation zu führen. Macht was draus.

Vive la france

Vive le Dax et Monkey

Pierre Schmitt (p.schmitt.luftfahrt@gmx.de) ◀

m'a également emmené voir sa grande collection de pièces détachées diverses. Moteurs entiers, alternateurs, carrosserie et petites pièces de toutes sortes, carburateurs, etc. Beaucoup ont déjà été travaillés, certains ont encore besoin d'être reconditionnés. Il y a aussi toutes les machines dans différents états de réparation, chacune avec une bonne dose de travail et d'affection qui les attend. Quiconque comprend ce que j'essaie de dire, euh, d'écrire, pourra certainement imaginer l'expression de stupéfaction sur mon visage à ces moments-là. Un collectionneur qui ne se contente pas d'acheter des machines mais qui donne aussi un coup de main lui-même me rend particulièrement sympathique et m'incite à retirer mon béret imaginaire avec admiration. Pour les loisirs à venir, Joe Helmer n'a toutefois pas à craindre l'oisiveté, car sa chasse fructueuse lui a rapporté de nombreux autres spécimens de „Singe“ non travaillés, dans différents états de conservation, qui attendent consciencieusement dans le paquet d'être achevés. Ma prochaine visite est déjà inscrite dans mon calendrier.

Pour le remercier de son accueil amical, je lui donne naturellement des nouvelles de la scène allemande, notamment de la Honda Dax & Monkey IG, du Vereinsmeier ou du nouveau livre "Little Honda" de Gerfried Vogt-Möbs chez Delius Verlag, ainsi que des magazines et publications sur le thème de Dax & Monkey. En tout cas, je me réjouis déjà de la prochaine visite avec lui. Je suis sûr que vous et moi pouvons deviner qu'il me parlera beaucoup de ses dernières réalisations et je suis sûr que j'apprendrai beaucoup de nouvelles choses de première main.

Pour ceux qui y ont maintenant pris goût et qui envisagent de passer leurs prochaines vacances en Provence pour vérifier la véracité de mes récits, laissez-moi vous dire que sa collection privée, très bien sécurisée, n'est généralement pas accessible. Vous pouvez vous imaginer Joe comme un gentil géant (au sens littéral du terme) aux larges épaules et au grand cœur, qui n'est pas nécessairement désireux de faire visiter son royaume aux étrangers. Cependant, je suis heureux de proposer de prendre contact pour une visite prévue le week-end, alors rien ne devrait s'y opposer. Toutefois, il est conseillé de pouvoir parler français, sinon il sera extrêmement difficile de communiquer avec Joe d'une manière qui ait du sens pour les deux parties. En fait quelque chose

Vive la france

Vive le Dax et Monkey

Pierre Schmitt (p.schmitt.luftfahrt@gmx.de) ◀

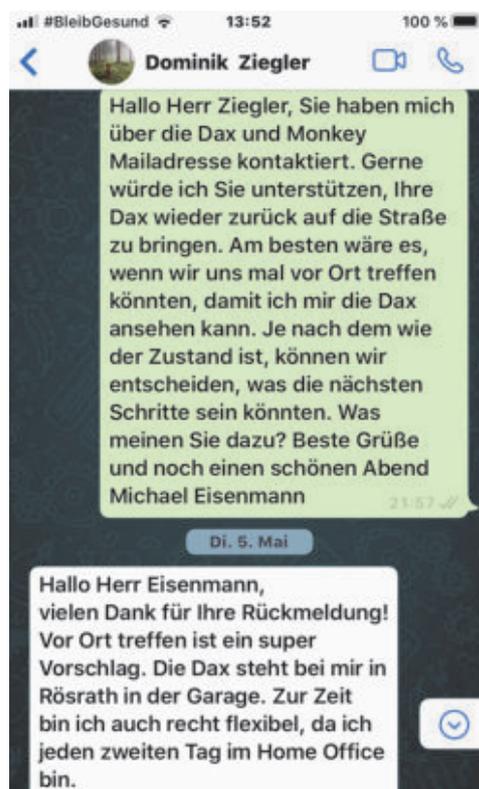


TEXT UND FOTOS:

DOMINIK ZIEGLER, MICHAEL EISENMANN „HONDUX“

CHRISTOPHER LOTZKAT „GRASCHI“

Das „Dax-Rescue-Team“, so lautet unsere WhatsApp Gruppe, bestehend aus Dominik, Chris und Michael. Aber schön der Reihe nach. Neben dutzenden Spammails landete im Mai letzten Jahres auch eine wohltuend höflich formulierte eMail im Posteingang der Dax und Monkey IG. Absender ein Dax Besitzer, der sein gutes Stück aus Familienbesitz wieder auf die Straße bringen möchte und dabei um Rat, Tat und Unterstützung bittet. Es folgte eine erste Kontaktaufnahme via WhatsApp:



Aus Rösrath! Der früheren Heimat von Michael und nur ein paar Kilometer von seinem jetzigen Wohnort entfernt. Wie der Zufall es will, hatten sich Chris und Michael für diesen Tag eh verabredet und so machte man sich gemeinsam auf den Weg nach Rösrath. Pünktlich angekommen, parkte Chris vor der offenen Garage, aus der schon die Dax hervorlugte. Es folgte eine sehr herzliche Begrüßung mit dem Besitzer Dominik, selbstverständlich mit dem nötigen, Corona bedingten Abstand. Dominik erzählte, dass die er die Dax von seinem verstorbenen Vater als Erstbesitzer übernommen hat und leider (aus seiner heutigen Sicht) nicht wirklich trocken in einem Schuppen die letzten Jahrzehnte untergebracht hat. Der erste Eindruck von der Dax war somit tatsächlich recht ernüchternd. Ziemlich starker Rost an Schutzblechen, Stoßdämpfern und Felgen, der rostige Auspuff ist bedingt durch das Absägen des Endstückes leider ein Fall ►

für's Almetall. Auch die restlichen Chromteile wie Lenker, Lampenring, Kickstarter, Fußbremshebel, Gepäckträger sowie der Rückspiegel haben sehr viel vom Glanz seit dem Kauf der Dax als Neufahrzeug 1974 eingebüßt. Selten haben wir solch verrostete Felgenhälften gesehen und wir unkten schon, dass die Demontage der Originalbereifung Bridgestone TW3 einiges an Zeit, Rostlöser und Muskelkraft fordern wird. Die Schwinge wies starke Lackschäden auf und auch der Rahmen war hier und da davon betroffen. Dominik hörte Chris und Michael aufmerksam zu und er bereute es jetzt schon zutiefst, dass er nicht auf bessere und vor allem trockenere Unterbringung des langjährigen Familienmitglieds gesorgt hat. Zunächst sah alles nach einer Totalrestauration mit Neulackierung und einiges an Neuteilen aus. Je mehr sich die drei jedoch mit der Dax beschäftigten, umso besser stellte sich jedoch die gute Substanz unter Dreck und Staub und Rost heraus. Der Tachostand zeigte entspannte 2500km, die vom Eigner auch bestätigte wurde, wobei weder Tachoskala noch der Candy Lack auf Lampe und Gabel ausgebleicht ist. Feuchtigkeit war in der langen Zeit somit ein allgegenwärtiger „Freund“ der Dax, aber zumindest das lackfeindliche UV-Licht hatte wohl keinen Zugang zum Lagerort. Auch waren noch alle Decals wie Helmet Holder, Luftdruckangebe der Reifen sowie der Warnhinweis, stets nur mit Helm zu fahren vorhanden.

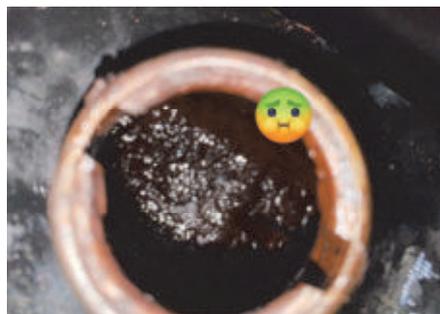


Zur Historie gehörend war tatsächlich noch ein schöner Aufkleber vom

damaligen Händler, ein Opel(!) Autohaus, vorhanden.

Genau wie der eigentlich immer wegvibrierte und somit häufig verloren gegangene Katzenaugenhalter thronte nahezu im Neuzustand überm Rücklicht! Der Kettenschutz war an seiner neuralgischen Stelle eben nicht(!) eingerissen und vom Lack her unterm Dreck auch noch top. Ursprünglich hatte Dominik wegen des äußeren Eindruckes der Dax nach nunmehr siebenundvierzig Jährchen auf dem Buckel eine Restaurierung „außer Haus“ geplant, da sein Fachgebiet und Leidenschaft „Holz“ ist. Weder „Metall“ noch „Elektrik“ oder „Lack“ sowie Kettenfett sind reizvoll für ihn. Dies änderte sich jedoch fix Im Laufe des Gespräches. Es reifte der Gedanke, dies zu einem Gemeinschaftsprojekt zu machen, an dem sich jeder der drei entsprechend einbringt. Dominik, man(n) wächst schließlich mit seinen Aufgaben...

Die Kommunikation erfolgte über die Eingangs erwähnte WhatsApp Gruppe Dax-Rescue-Team. Dabei sollte die Dax weiterhin in Rösrath bleiben. Dominik konnte sich sehr gut vorstellen, die „einfacheren“ Arbeiten wie Chrom und Lack zu putzen zu übernehmen und die Dax weiter zu zerlegen. Auf Grund der geringen Laufleistung wurde beschlossen, den Rahmen und die Gabel nicht zu trennen und lediglich ordentlich zu reinigen. Somit verblieb auch der Kabelbaum vor Ort.



Der Tank beinhaltete am Boden eine schwarzbraune, zähe Brühe, war aber dafür rosttechnisch noch in

einem vermeintlich wiederverwertbaren Zustand. Der Motor hat noch ordentlich Kompression, zu viel Öl und wird daher bei der Laufleistung nur mit einer kleinen Inspektion und einem Ölwechsel bedacht und nicht weiter zerlegt. Soweit die grobe Planung. Dominik ist sehr gut vernetzt und hat einen sehr guten Lackierer an der Hand, der alsbald die Schutzbleche sowie Felgenhälften HONDA like versilbern wird. Ein Fachbetrieb, der u. a. verchromt, zählt ganz zufällig ebenfalls zum Umfeld von Dominik. So machten sich Chris und Michael nach einiger Zeit auf dem Heimweg, während Dominik einiges an „Hausaufgaben“ erhielt. Voller Tatendrang machte er sich ans Werk und lieferte ständig in die Gruppe „Beweise“ dazu, aber auch immer wieder die ein oder andere Frage, die umgehend beantwortet worden ist. Zum allgemeinen Erstaunen ließen sich die Reifen ohne Probleme von den verschmutzten Felgenhälften lösen. Drei von vier waren unterm Schmutz Außen und Innen neuwertig. Kein Rost am Ventilloch oder sonst, aber die Felgenhälfte hinten rechts war genau das Gegenteil - reichlich übelste Rostnarben.



Anscheinend hatte die Dax in ihrem bisherigen Leben wenig Kontakt zu nassen Straßen, sondern „nur“ reichlich Feuchtigkeit von außen während des jahrzehntelangen Winterschlafs im Schuppen. Wobei augenscheinlich die linke Seite ein klein wenig geschützter als das rechte Pedant war. Beispiel gefällig? ►

Der Chrom am linker Dämpfer war noch einigermaßen gut - die rechte Seite dagegen einfach nur schauerhaft.

Beim nächsten Besuch wurde eine kleine Hebebühne bei Dominik verbeigebracht, die auf ein vorhandenes Rollbrett geschnallt worden ist und rückschonendes Arbeiten am Fahrzeug ermöglicht. Nicht dass Dominik es wirklich nötig hätte, aber so lässt sich die Dax auch deutlich besser innerhalb seiner Garage, die auch gleichzeitig Arbeitsraum für zahlreiche Holzarbeiten ist, wie un schwer am entsprechenden Maschinenpark zu sehen ist. Ein Montagegestell, das den Platz der Fußrasten einnimmt, um die Dax sicher auf der Bühne zu halten, war zufällig auch im Lieferumfang der Bühne. Betreutes Schrauben in seiner reinsten Form und für die kalte Jahreszeit steht ein Gasheizstrahler bereit. Michael nahm sich als erstes die Stoßdämpfer vor, wobei hier nur ordentlich gereinigt werden musste.



Das Ergebnis kann sich sehen lassen und die Spuren der Jahrzehnte können ruhig bleiben. Die schlechte

Chromblende rechts wird zum Glück dann ein wenig vom Auspuff verdeckt.

Als nächstes wurde der Vergaser zerlegt. Der Inhalt in der Schwimmerkammer ähnelt sehr dem, was sich auch im Tank befunden hat:



Durch verschiedene Zusätze beim Ultraschallbad konnten die Ablagerungen bis auf die in der 035er Düse beseitigt werden, somit sollte der Vergaser wieder einwandfrei funktionieren.

Mittlerweile wurden diverse Neuteile der erster Liste geordert. Lenker und Gepäckträger wurden von Dominik zuerst mühsam aufbereitet, fanden dann jedoch auf Grund der gemeinen, sich unter einer dicken Dreckschicht versteckten Rostkrater im Chrom keine Chance auf Rückkehr. Obligatorische Neuteile sind Schläuche und Reifen, aber bitte schön die TW3 von Bridgestone, ein neuer Ketten- und Ritzel Satz, Bremsbeläge ohne Asbest sowie eine Batterie. Später gesellten sich noch folgende Neuteile dazu: Bremspedal plus Kickstarter (rechte Seite halt), Luftfiltereinsatz, Fußrasten Gummis, Zündkerze nebst Stecker. Der innen mit Jahrzehnte altem Schmodder „beschichtete“ Tank wurde in reichlich Noppenfolie eingepackt und mit vielen, extra scharfen Schrauben gefüllt, um



dann einige Stunden Karussell in einer Betonmischmaschine fahren zu dürfen. No chance! Der Dreck blieb. Hier hätte vermutlich nur noch Sandstrahlen geholfen. Daher wurde zusätzlich zu den Lenkern ein neuer Tank bei der Lerche bestellt.

Deswegen und Corona bedingt lief die Zeitplanung im Nachhinein betrachtet allerdings ein wenig aus dem Ruder. Der sehr gute, aber auch wohl in Sachen termintreue sehr verstrubbelte Lackierer vertröstete Dominik, wen wundert es, ein ums andere Mal, sodass er sich nur ein Jahr später als Alternative mit RH Lacke und einer wie immer sehr freundlichen Lorena Hartjens in Verbindung setzte, die sich sehr gerne an uns erinnerte (siehe Vereinsmeister No.6).

Ein kurzer Umweg beim Strahler und schon war ein Paket mit blitzblanken, in Folie eingewickelten Teilen auf dem Weg ins schöne Hüffelhardt. Herr Hartjens war über die Einpackkünste derart begeistert, dass er dies Dominik nach Erhalt des Paketes persönlich am Telefon mitgeteilt hat. Keine drei Wochen später vermeldet Dominik, dass alles zu seiner vollsten Zufriedenheit - ►



erledigt wurde und er die Teile wieder zurück hat.



Zwischendurch hatte Michael den anderen Chris mal besucht und dieser hatte sich ja letztens ein Pulver-



gerät besorgt und war von den ersten Versuchen sehr angetan. Chris hat netterweise angeboten, die Felgenhälften zu pulvern. Diese sollten allerdings völlig frei von Farbe, Rost oder sonstwas sein. Daher wurden die vier Felgenhälften mit allerlei malträtirt, um die strengen Vorgaben zu erfüllen. Bei 75% hat das Pulvern mega geklappt, nur die schon eingangs beschriebene Krüppelfelgenhälfte wird es dank zahlreicher und tiefer Rostkrater nicht wieder ans Fahrzeug schaffen. Wegwerfen ist nicht, da sich Dominik eine schöne Wanduhr bauen wird. Daher machte sich per Post umgehend eine Ersatzfelge von Michaels Garage per Paket auf den Weg nach Mülheim/R. Dank einer Dummyfelge konnte der Rädersatz anschließend flux komplettiert und das Ergebnis gewhatsapt werden.



Graschi hat sich dieses Jahr auf Grund eines anderen, sehr zeit-, arbeits- und durchaus kostenintensivem Projektes aus dem aktivem Bereich leider zurückziehen müssen, hat die beiden Verbliebenen jedoch moralisch ganz hervorragend unter-

stützt. Michael und Dominik verbrachte nun einige weitere Stunden mit dem, was das Hobby so lebenswert macht: der gemeinsame Zusammenbau mit Schmierstoff für die Akteure und die Dax sowie die steigende Vorfreude für eine näher rückende Probefahrt.

Da die Sitzbanknieten derart verrostet waren, um sie wieder zu verwenden, wurde Ersatz in Form von M5 VA Schloßschrauben herangeschafft. Die erhabene Bezeichnung auf den Köpfen wurde weggeschliffen und poliert. Montiert sind die vom Original kaum zu unterscheiden.



Das Polrad übrigens wurde wohl noch niemals demontiert und hatte tatsächlich noch das Antimanipulationsblech über der Fliehkraftdrossel zur Verstellung des Zündzeitpunktes und die daraus resultierenden Vmax von seinerzeit 38km/h.



Na, wenn das man so bleibt... ►

Jetzt wurde auch Dominik schlagartig klar, warum sogar fixe Radfahrer immer ganz locker seinen Vater auf der Dax überholen konnten. Daher hatte auch Dominik recht wenig Ambitionen, selbst mit der Dax zu fahren.



So ging der Zusammenbau trotz der nun kühleren Temperaturen in der Garage zügig von statten und Kiste um Kiste von revidierten und neuen Teilen

wurde sukzessive geleert, um diese an die Dax anzubringen und diese langsam aber sicher zu komplettieren.

Das Dax-Rescue-Team ist auf der Zielgeraden. Das untere Bild zeigt den Zustand bei Redaktionsschluss. Die noch zu montierenden Sachen wie Kickstarter, Schalthebel, Fußrasten und Batterie sowie Spiegel sind peanuts. Das ist bis zum Frühjahr auch erledigt und dann ist wieder eine Dax gemäß ihrer eigentlichen Bestimmung zurück auf die Straße. Dominik hat sich fest vorgenommen, im kommenden Jahr die Touren abzufahren, die sein Vater seinerzeit bereits gemacht hat, dann aber entdrosselt, um im heutigen Straßenverkehr einigermaßen sicher mitfahren zu können. ◀





2.700km entspricht. Weiter neun Monate später, also im August 2020 wurde die 34.000km Marke geknackt. Die Freude über das Monkeyfahren in seinen Augen, während er mir dies stolz erzählte, einfach unbeschreiblich. Ich habe ihm dann meine Telefon Nummer gegeben und vorgeschlagen dass wir uns unbedingt mal treffen sollten. Einige Zeit später nahmen wir wieder Kontakt auf, um uns zu verabreden. Walter kam dann zum Termin mit - wen wundert es - seiner gelben Monkey vorbei. Nach ein wenig Benzingespräch zeigte ihm meine größere Honda Mini Bike Dokumentation und einige Fotos aus meiner Sammlung.

Das schien ihm sehr zu gefallen und so tauschten wir mehr Infos zum Thema aus. Im Sommer 2021 trafen wir uns wieder, sein Tacho zeigte inzwischen den Eingangs erwähnten Kilometerstand von Einundfünzigtausendvierhundertdreiundsechzig Kilometer. Respekt! Diese Zahl hatte mich schon sehr beeindruckt - vor allem aber die Kürze der Zeit, in der ihm das gelang.



Um dies zu erreichen, fährt Walter sein Gefährt nahezu Tag aus, Tag ein - freiwillig und mit einer wahren Freude. Bevorzugte Routen war dabei das Siegtal und dessen schöner Umgebung. An dieser Stelle möchte ich fairerweise einwerfen, dass die Monkey sein alleiniges Fortbewegungsmittel ist und Walter keinen PKW o. Ä. sein Eigen nennt. Daher kommen auch Fahrten zum Supermarkt, Baumarkt, Cafe oder Schnellimbiss dazu und zwar nicht nur bei schönem Wetter. Sind irgendwelche Pannen im Logbuch vermerkt? Nö. Technisch lief die Monkey immer einwandfrei, was mit Sicherheit auch auf die regelmäßigen Inspektionen zurückzuführen ist. Neben dem obligatorischen Ölwechsel mit Filter beim HONDA Händler waren nach etwa 8.000km neue Reifen fällig. Walter entschied sich für Heidenau K61. Auch Kette, Ritzel und Kettenblatt sind mittlerweile erneuert, dabei wurde eine verstärkte Version montiert, da Walter an und für sich

kein Leichtgewicht ist. Alle 12.000km werden bei HONDA Stute in Köln die Ventile eingestellt und bei einer Durchsicht wurde eine kleine Stelle am Auspuff vor dem Schalldämpfer geschweißt. Bei der 48.000er Inspektion war die Kundendienstannahme ob dem genannten km Stand unsicher und fragte sicherheitshalber nach. Nein, kein Irrtum, die Digitalzahlen auf dem Tacho zeigen die nackte Wahrheit, was ich durch ein Foto davon ordnungsgemäß dokumentieren kann.

Zwischenzeitlich hatten wir auch mal ein Treffen am Flugplatz Bonn-Hangelar organisiert, um seine gelbe Monkey, mit meiner ebenfalls gelben Skyteam Skymini 125 EFI / CBS bekannt zu machen ( den Puristen der Honda Dax & Monkey IG bitte ich großzügig um Pardon, dass ich eine schnöde Replika fahre...), natürlich wieder mit Foto Shooting.



Das Bild zeigt doch trotz der geschickten Perspektive Unterschiede in den Dimensionen beider Fahrzeuge auf wenn auch die Familienabstammung und die Evolution klar zu erkennen ist, Wir tauschten auch unsere Fahrzeuge gegenseitig, um (Fahr-)Eindrücke von der jeweils anderen Monkey zu bekommen. Leider gab es dieses Jahr noch einen weniger schönen Anruf von Walter: Eine unvorsichtige FahrerIn hatte ihm im Kreisverkehr die Vorfahrt genommen und ihn touchiert, aber zum Glück ohne größere Blessuren am Leib, lediglich am Knöchel. Die Monkey hatte aber eine ordentliche Delle am Tank, die Fußrasten waren verbogen, der Luftfilterkasten war eingerissen und auch das Hitzeschutzschild sowie die Armbanduhr hatte bei der Bodenberührung Kratzer abgekomen. Walter war sichtlich geschockt, mangelnde Fahrpraxis konnte man ihm mit Sicherheit aber nicht nachweisen. Sein Fahrzeug wartet inzwischen auf Genesung, sobald die Versicherung Angelegenheiten erledigt sind. Wie dem auch sei, 51.463km mit einem Zweirad-Winzing in nur rund 27 Monaten zurückzulegen, ist schon eine Leistung und spricht auch für die Zuverlässigkeit der Honda Monkey MA, eine echte private „Endurance“ Tour, die seitens HONDA Deutschland eigentlich hätte entsprechend gewürdigt werden sollen. ◀



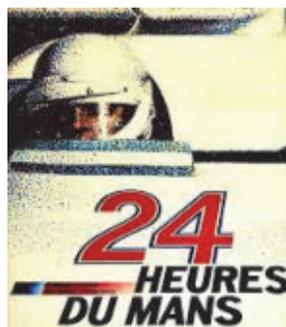


TEXT UND FOTOS:

ROLF BÜCHEL“

## Le-Mans – 24 Heures du Mans

Nicht nur Rennsportbegeisterte bekommen bei diesen Worten leuchtende Augen und können meist auch mit dem legendären Begriff „Le-Mans-Start“ etwas anfangen. Etwas über 700km vom dem im schönen Bergischen Land liegenden, beschaulichen Rösrath entfernt wird das Rennen seit 1923 auf dem Circuit des 24 Heures südlich der Stadt Le-Mans ausgetragen. Also geographisch im Nordwesten Frankreichs zwischen Paris und Nantes gelegen. Der Rundkurs südlich der Stadt und dessen Abschnitte werden außerhalb der Rennveranstaltungen als ganz normale Landstraßen genutzt. Ursprünglich reichte die Strecke mit einer Rundenlänge von etwa 17,3km bis in die Innenstadt(!) von Le Mans und wurde 1932 auf nahezu den heutigen Verlauf mit gut 13,5km Länge gekürzt. Die auf der nahezu unmöglich fehlerfrei auszusprechende, knapp 5km lange Gerade „Ligne Droite des Hunaudières“



oder auch im Englischen als „Mulsanne Straight“ erreichten Geschwindigkeiten knackten locker die 400km/h Marke, bis diese u. a. bedingt wegen einiger bösen Unfälle Mitte der 1980er durch den Einbau von zwei Schikanen im Jahre 1990 entschärft worden ist. Neben Sportprototypen wie seinerzeit der legendäre Ford GT40, der Jaguar D-Type, Ferrari 250 oder Porsche 917, 956 oder 962 nehmen in der Klasse „Grand Turismo“ (GT) auch seriennahe Sportwagen wie Porsche 911, Ford Mustang sowie auch böse modifizierte Golf GTI oder 3er-BMW teil, allerdings mit immensem Unterschied in der jeweiligen Höchstgeschwindigkeit. Daher gilt hier für die „schnellen“ Fahrzeuge mit Tempo weit über 300km/h „Augen auf und hellwach sein beim racing“ Blick nach vorne auf die „langsameren“ Fahrzeuge, die bis teilweise über 100km/h(!) deutlich weniger Vmax erreichen. Aber auch die GT-Rennbolide sei dringend angeraten, auch immer(!) den Rückspiegel im Blick haben, ob vor einer geplanten Durchfahrt einer Kurve auf der Ideallinie nicht doch kurz davor ein solches PS-Monster innerhalb weniger Sekunden hinter dem eigenen Auto auftaucht und es womöglich zum üblen Crash kommt. ►

Beim 24 Stunden Langstreckenrennen wollen die Automobilhersteller die Zuverlässigkeit und den Entwicklungsstand ihrer Fahrzeuge unter Beweis stellen. In den Anfangsjahren war es auch nur den zunächst höchstens zwei, später dann drei und mehr sich am Steuer abwechselnden Rennfahrern selbst erlaubt, Reparaturen mit Bordwerkzeug (an Laptops o. Ä. dachte zu dieser Zeit noch keiner) durchzuführen.

Danach erst wurde es jedoch gestattet, Reparaturen von Mechanikern durchführen zu lassen, allerdings müssen dazu die Wagen ohne fremde Hilfe ihre Boxen erreichen. Zuverlässigkeit der Fahrzeuge war für die Hersteller megawichtig

in einer Zeit in denen an Stammtischen stets schwadroniert wurde, dass außer in Taxis ein Motorleben meist bei 100.000km oder kurze Zeit später endet. Ziel des Rennens ist es, möglichst viele Runden innerhalb von 24 Stunden zurückzulegen und anschließend die Ziellinie zu überqueren. So kommen heutzutage Gesamtfahrleistungen von deutlich über 5000km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit, also inkl. Boxenstops von knapp 250km/h für die schnellsten PS-Geschosse zusammen.

Ach ja, die letzten Rennen gewannen ausnahmslos Hybrid-Fahrzeuge, also sowohl mit Rennbenzin als auch mit

Strom aus Batterien betrieben und somit sind dies genau genommen eigentlich PS/KW Boliden...

Daher sind alljährlich die „24 Stunden von Le-Mans“ im Juni seit Anfang der 1980er ähnlich wie der (Nürburg-) Ring beim 24-Stunden-Rennen ein festes Ziel einiger unbeirrbarer, motorsportverrückter Zeitgenossen, um sich einige Tage reichlich mit Motorenlärm und -geruch einzudecken sowie sich hauptsächlich von Gegrilltem und Flüssigbrot zu ernähren. Wer möchte, kann aber auch das örtliche Volksfest besuchen, um einen Cidre oder einen Pernod zu trinken und das obligatorische Baguette auf dem Weg zum Stellplatz zu essen. Das Handschuhfach meines Elfers habe ich übrigens vor einer jeden (flotten!) Fahrt nach Le Mans reichlich mit belgischen und französischen Geldscheinen gefüllt, da ich regelmäßig meinen Tribut an die Wegelagerer in Uniform wegen zu schnellen Fahrens

zahlen musste. Die fassungslosen Gesichter der Mesdames et Messieurs im Louis de Funés Look, wenn ich nach der emotionalen Maßregelung auf Französisch nur nach der Zahl gefragt habe, um nach einem Griff in das besagte Handschuhfach den passenden Betrag auszu-

**Ligne Droite des Hunaudières**

händigen und au revoir zu murmeln – unbezahlbar! Es war übrigens die Zeit deutlich vor dem Euro, die Älteren von uns werden sich sicherlich noch daran erinnern. ▶

**Ligne Droite des Hunaudières**

**Course Dunlop**

**Virage Porsche**

**Virage D'Arnage**

**Virage D'Indianapolis**

**Virage Du Tertre Rouge**



Auf den Campingplätzen rund um die Strecke als auch im Fahrerlager schwirrten unzählige Zweiräder vom Schlag einer Dax, Monkey oder ähnlichem umher, um die teilweise großen Entfernungen müheloser als zu Fuß zu überbrücken oder einen Fahrer nah dem Ausfall oder Liegenbleiben einzusammeln. So zählte auch meine Monkey zu diesem Kreis und wurde aus heutiger Sicht leider nicht wirklich geschont. Ganz im Gegenteil ist die A im Laufe der Zeit von wem auch immer um einiges wie Lampe inkl. Tacho oder Rücklicht samt Träger beraubt worden, um sie zu „individualisieren“.

mangels Alternative gegen einen 4.00x8 Dunlop Schubkarrenreifen getauscht. Dazu hat jemand festgestellt, dass es deutlich „sportlicher“ aussieht, wenn der Auspuff weiter in den Himmel ragt.



Die vordere Bremse wird i. d. R. überbewertet, kann und sollte somit eigentlich auch deaktiviert werden.



Ebenso spart das Weglassen der Tachoschnecke Gewicht, da der Tacho eh schon durch Abwesenheit glänzte. Dazu eine neue Speziallackierung mit reichlich Farbnasen und die schönen Embleme kamen auch zu den anderen, nutzlosen Teilen. Die Fahrten nach Le Mans wurden beruflich bedingt unregelmäßiger und



fanden zum Schluss auch nur noch ohne A-Monkey statt. Dank einer Schutzschicht aus Dreck und Motoröl ist zumindest der Motor schön konserviert worden.

Leider besitze ich keinerlei Bildmaterial mehr aus dieser Zeit und Handys mit Kamera war damals unvorstellbar. So wurde dieses geschundene Spaßmobil schlussendlich „fachgerecht“ eingemottet und überdauerte all die weiteren Jahre in ihren Winterplatz im Keller direkt neben dem Heizkessel, wo es zum Glück immer trocken und in der kalten Jahreszeit schön mollig warm ist. Allerdings wurde sie nach und nach mit allerlei Kartons und alten Reitsätteln (ja, Mehrzahl!) zugebaut worden und ist so einfach in Vergessenheit geraten. Halt aus den Augen – aus dem Sinn... ►

Cleverer Weise habe ich die demontierten Teile in einem Kellerregal aufbewahrt, bis jemand dort aufgeräumt, diese Teile ohne mein Wissen als Unrat deklarierte und weggeworfen (heul!) hat. Davon ahnte ich zu dieser Zeit aber noch nichts. Der völlig abgefahrene und platte Hinterreifen wurde irgendwann mal



Nachdem ich vor zig Jahren beim Einkaufen mal eine sehr schöne, originale Monkey gesehen hatte, sprach ich den Eigner an, ob diese zufällig zu verkaufen sei. Als dieser seinen Helm abgenommen hatte, erkannte ich erst jetzt diesen als langjährigen Bekannten, den Micha, eben jenen aus meiner Sturm- und Drangzeit. Die Monkey von ihm konnte ich leider nicht erwerben, aber irgendwie kamen wir im Laufe des Gespräches auf meine A-Monkey und ihren bedauernswerten Zustand. Da wir nicht weit voneinander wohnen, kam er kurze Zeit später stilecht auf einer Dax auf einen Besuch vorbei. Wir räumten gemeinsam den Prüll beiseite und da kam die Monkey auch schon zum Vorschein. Nee, oder? Sie sah selbst im trüben Kellerlicht erbärmlicher aus, als ich sie in Erinnerung hatte - peinlich, peinlich. Mir war so, als sah ich im Gesicht meines Gegenübers schon einen Anflug von Resignation, aber das täuschte zum Glück.

„Die kriegen mer schon wieder hin.“ waren die Worte, die ich zu meiner Erleichterung vernahm. „Such mal die fehlenden Teile zusammen, dann komm ich die Monkey nächste Woche abholen.“ Gesagt – getan. Doch kurze Zeit später wurde mir schmerzhaft bewusst, dass seinerzeit der Kelleraufräumer, wie schon geschrieben, ganze Arbeit geleistet hat. Was nun? Nach einem weiteren Telefonat und der Mitteilung, dass die demontierten Teile nicht mehr vorhanden sind, meinte Micha, ich sollte mir gut überlegen, ob ich diese nachkaufen möchte, da dies alles in Summe neben der Lackierung recht kostspielig wird. Weil der Kauf der Fehlteile zu diesem Zeitpunkt wohl noch problemlos möglich war, sagte ich ja zum Kauf. Inzwischen wurde der Rest der Monkey abgeholt und zerlegt. Es gesellten sich noch einige weitere Verschleißteile als nötiger Ersatz dazu. Also wurde eine längere Liste geschrieben und eine entsprechende Bestellung in Dreieich aufgegeben, die kurze Zeit später eintraf.

Beruflich betreibe seit vielen Jahren eine kleine, aber feine freie Kfz-Werkstatt und so konnte ich zumindest hier mit meinem Netzwerk punkten, in dem ich zunächst die zu lackierenden Teile strahlen ließ und dann zum Lackierer meines Vertrauens brachte. Der Rahmen hat erstaunlicherweise keinerlei Blessuren oder Rissen davongetragen. Endlich mal eine positive Nachricht. Kurze Zeit später brachte Micha auch noch die bestellte Lampe und Auspuffblende dort vorbei. Er ließ auch den Tipp dort, wo der spezielle Candy Lack zu erwerben sei. Außerdem die Maße für den weißen Streifen auf dem Tank, wobei mein Monkey Tank glücklicherweise nicht durchgerostet war. Wieder good news. Ich wollte sie farblich genauso haben, wie ich sie seinerzeit gekauft hatte, blau mit weißem Streifen am Tank.

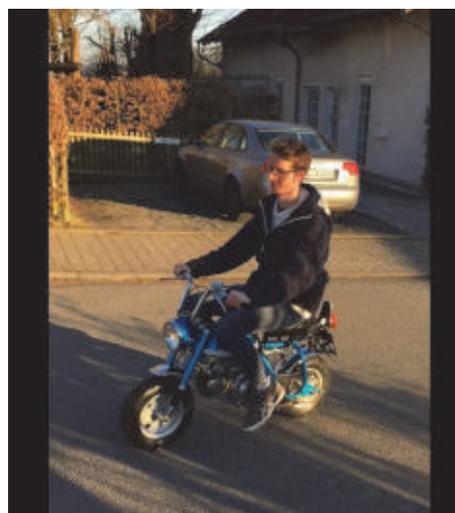
Einige Wochen später holte ich die frisch lackierten Teile ab und lud sie bei Micha ab, der unmittelbar danach an's



Werk ging. Der Zusammenbau ging dann recht zügig von der Hand, da alles vorhanden war und eine Monkey deutlich weniger an Hardware vorweist als die Autos, die in meiner Werkstatt instandgesetzt werden. Regelmäßig gab es Updates via Bilder über WhatsApp.



So dauerte es nur ein paar Wochen, bis ich ein Video mit einer kurzen Probefahrt von meiner Monkey bekam und



diese kurz darauf vorbeigebracht bekam. Der Motor schnurrte wieder wie ein Kätzchen und der Sound des kleinen Einzylinders rief sofort Erinnerungen auch an die Le-Mans Zeit hervor. ►



Ich habe die Monkey dann ein/zwei Jahre mit Versicherungskennzeichen mäßig, aber regelmäßig bewegt. Dann gesellte sich eine schöne, originale Ersthand Dax ST70 in Candy Yellow dazu, die leider neben etwa 20 eigenen bzw. Kundenfahrzeugen auch das diesjährige Jahrhunderthochwasser miterlebte und richtig baden ging. Sämtliche Autos sind nicht mehr zu retten, die Dax hat zum Glück diese Katastrophe überlebt, aber das ist bekanntermaßen eine andere Geschichte. ◀



TEXT UND FOTOS:

ROLF BÜCHEL

**\*D**as ist ja noch mal gutgegangen...

Das Jahr 2021 hatte neben Corona für sehr viele Betroffene ein weiteres unvorhersehbares Unglück parat: das Hochwasser im Juli, welches bei meiner kleinen Firma große, aber zum Glück nur Sachschäden hinterlassen hat. Personen wurde nicht geschädigt, worüber ich mehr als froh bin.

Seit Jahrzehnten betreibe ich im schönen Hoffnungsthal, etwa 20km östlich von Köln eine freie KFZ Werkstatt. Ab und an komme ich daher in die glückliche Situation, dass mir das ein oder andere, seltene Fahrzeug zuerst angeboten wird. So wie vor einigen Jahren eine ST70 in Candy Yellow aus erster Hand mit knapp 6000km auf dem Tacho, die dem Gesamtzustand nach überaus realistisch sind. Mit Michael's Hilfe eine große Inspektion gemacht und dabei u. a. die Originalbereifung aus den Siebzigern gegen moderne Reifen ersetzt. Die Dax macht mir echt viel Freude und wird mäßig, aber regelmäßig bewegt. Sicher aufgehoben, wie ich halt eben bis zum Juli gedacht

habe, in einer doppelt gesicherten Garage neben Reifensätzen, die fast alle ein x-faches von dem kosten, was ich für die Dax bezahlt habe. Schutz vor Diebstahl stand halt im Vordergrund. Dann kam das Hochwasser—die Sülz fließt direkt hinter dem Werkstattgebäude vorbei.

Wir haben es gerade noch geschafft, die teuersten Fahrzeuge auf Hebebühnen zu verfrachten sowie einige Andere aus dem Gefahrenbereich in höher gelegene Straßen zu schaffen. Ein (Kunden-)Cayenne, der bei uns war, weil er nicht ansprang, musste leider zurückbleiben. Sauschwer, das Teil und auch mit mehreren Leuten im kniehohen Wasser so nicht mehr zu bewegen. Die Flut kam wirklich so schnell, dass wir keine Chance mehr hatten, noch weitere Vier- und Zweiräder zu retten. Nachdem das Hochwasser wieder abgeflossen war, kam das ganze Elend zum Vorschein. Umgehend begannen die Aufräumarbeiten. Von der Inneneinrichtung wie Büro, Lager und Küche war nichts mehr zu gebrauchen. Auch ne Möglichkeit, mal eine Grundrenovierung durchzuführen. ►

Zum Glück blieb es nur bei materiellen Schäden, Personen kamen mit dem Schrecken davon.



*Bis auf den LKW und den Golf links sind alle Fahrzeuge im Bild abgesoffen. Der rote Pfeil zeigt den Hochwasser Höchststand*

Dann fiel mir die Dax ein, die ja eigentlich trocken und sicher in der Garage auf der Rückseite geparkt war. Garagentor vorsichtig geöffnet und mitten zwischen den augenscheinlich munter umhergeschwommenen Reifen lugte sie hervor. Das Wasser stand bis über die Sitzbank und sie war voller Schlamm. Also Reifen beiseite geräumt und sie ans Licht gebracht. Hier der „Bergungszustand“:



Erste Bestandaufnahme und zunächst mal vorsichtig gekärchert, damit der Schlamm nicht vollends aushärtet. Wasser im Tacho, Scheinwerfer und dem Auspuff. Letzteren also sofort abgeschraubt, Wasser ausgekippt und zum Trocknen aufgehängt. Dann Michael angerufen, ►



*Schon erstaunlich, wieviel Wasser im Auspuff war.*



*Wahrlich ein trauriger Anblick.*

der neben vielen anderen Helfern sofort anrückte, um mit anzupacken und beim Aufräumen zu unterstützen.

Scheinwerfer und Tacho sind auch vollgelaufen. Beide Teile konnten jedoch gerettet werden, in dem wir als erstes mit destilliertem Wasser die Teile vorsichtig(!) ausgespült und danach mit ein wenig Druckluft getrocknet haben. Nach der Helferaktion hat Michael abends die Dax eingeladen und den Rest alleine die nächsten Tage gemacht. In seiner Garage angekommen wurde zunächst die Sitzbank demontiert, gesäubert und zum trocknen in die Sonne gelegt. Die Schaumstoffeinlage hat wohl kaum



Dreckwasser aufgenommen, lediglich einige Tropfen kamen hervor und daher brauchte der Bezug zum Glück nicht abgenommen zu werden.



Ein Blick in den Tank zeigte keinerlei Fremdstoffe, nur sauberen Sprit — da hat wohl der Tankdeckel dem Schmutzwasser gesagt: „Du kommst hier net rein!“. Ganz im Gegenzug zum Motor. Schnell mal die Ölablaßschraube rausgedreht und — ojee, was für ne Brühe kam dort herausgepladdert. Der vormals leere 5l-Auffangbehälter war schnell über die Hälfte(!) mit einem stinkenden Öl-Schlamm-Wasser-Gemisch gefüllt.

Zur Sicherheit noch schnell den Kupplungsdeckel runtergemacht und das Elend „bewundert“:



Aber dadurch, dass noch alles recht „frisch“ war, ließen sich sämtliche Teile recht gut und schnell reinigen. Über Nacht blieb der Motor offen, damit wirklich alles ►

raustropfen konnte. Danach 2x den Motor mit frischem Öl durchgespült, allerdings ohne ihn vorerst anzulassen. Weiter ging es mit Blinkern, Tachowelle, Brems- und Gaszug. WD40 kam hier bevorzugt zum Einsatz. Der Luftfilter wurde zusammen mit dem Vergaser demontiert und nach dem Zerlegen verwundert festgestellt, dass nichts verschmutzt ist. Kein Tröpfchen Wasser in der Schwimmerkammer — ok, ist uns ja recht und spart Zeit. Auch kein Wasser im schönen neuen Kitaco Zylinder oder Ansaugkrümmer - puh!

Was uns in dieser frühen Phase bereits aufgefallen ist, dass sich das Schmutzwasser, in dem die Dax gebadet hat, als äußerst aggressiv herausgestellt hat. Dies haben wir schon generell beim Aufräumen feststellen müssen. Ohne Schutzhandschuhe kribbelte die Haut, was an für sich kein gutes Zeichen ist. Dies zeugt von reichlich Fremdstoffen wie Säuren, Laugen, Öl, Benzin oder weitere unbekanntes, aber mit Sicherheit aggressive Chemikalien, von denen ich gar nicht wissen will, welche genau.

Der Batteriehalter wurde demontiert, um dann doch noch den Tank rauszubauen, 'weil aggressiven Rückstände im Inneren des Rahmens entfernt werden sollten. Die lackierten Teile wurden vorsichtig gesäubert und mit Lackpflege behandelt, während sämtliche Chromteile schon teilweise Rost angesetzt hatten und mittels Politur wieder auf Hochglanz gebracht worden sind. Allein um den Auspuff nebst Hitzeschild vernünftig zu reinigen,

ging ne knappe Stunde drauf.

Da die Reifen von der Standzeit ein wenig Luft verloren hatten, wurden diese wieder aufgepumpt. Dies hatte zur Folge, dass der Schlauch das eingedrungene Wasser rausdrückte. Also wurden die Räder mal eben zerlegt, gereinigt und getrocknet, inklusive der Trommelbremsen. Die Demontage brachte den Vorteil, dass man jetzt gut zum Reinigen der Innenseite der Schutzbleche rankam. Man muss es halt positiv sehen. Die recht neue Kette war zwar durch das Hochwasser schön sauber geworden, die Kettenglieder zeigen mangels Fett nun Rostansätze. Dem Kettenspray sei Dank ist Rost kein Thema mehr und sie läuft wieder schön geschmeidig.

Der recht überschaubare Kabelbaum blieb drin, jedoch wurden sämtliche Verbindungen gecheckt und mit Kontaktspray behandelt. Nachdem die Batterie wieder geladen und montiert worden ist, konnte gemeldet werden, dass Blinker, Hupe und Bremslicht sowie die Neutrallampe wieder ordnungsgemäß ihren Dienst versehen.

Zum Schluss kamen dann noch die schön durchgetrockneten Vergaser, Luftfilter und Ansaugkrümmer sowie der Auspuff an die jeweiligen Plätze. Benzin hahn auf, Zündung an und nach dem dritten Tritt auf den Kickstarter begann der Motor seinen schönen sonoren Viertakt-sound von sich zu geben. Man, was freu ich mich auf die erste Ausfahrt im kommenden Frühjahr... ◀





**Navigation** – abgeleitet aus dem lateinischen „navigare“, was übersetzt „Führen eines Schiffes“ bedeutet. Kurz gesagt geht es darum, von der momentanen Position eines Subjektes die beste Route zum gewünschten Zielpunkt zu bestimmen und es dorthin zu führen, und zwar unter den jeweils gegebenen geografischen und topografischen Bedingungen. Bei Schiffen ist es sehr sinnvoll, wenn immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel ist. Für ein Auto, LKW, Motorrad oder ähnliches wäre das eher ungünstig. Hier sollten diese Fahrzeuge vom „Navi“ in der Regel auf befestigten Wegen oder schlaglochfreien, geteerten Straßen geführt werden. Abweichungen dazu gibt es seltsamerweise immer wieder und dies führt dann meistens zu einer Schlagzeile in einschlägigen Blättern oder einem unverhofften und nicht gewollten Bericht in einer Nachrichtensendung. Dem Steuern gehen zwei geometrische Aufgaben voraus: das Feststellen der momentanen Position (Ortsbestimmung) und das Ermitteln der besten Route zum Zielpunkt. Früher geschah dies in der Seefahrt mit Sextanten, Kompass, Sternen, Karten sowie die Erfahrung des Kapitäns. Die Älteren unter uns Autofahrern/innen werden sich sicherlich noch an die Kartensammlung von Länder- oder Stadtplänen o. Ä. im Handschuhfach erinnern. Genauso wie das Umherirren in einer fremden Umgebung und der verzweifelten Suche nach einem Eingeborenen, der einem durch das durch Kurbeln geöffnete Seitenfenster hoffentlich die entscheidenden Tipps geben kann, um doch noch am Ziel anzukommen. Ich kann mich auch noch gut an die „Spaßvögel“ erinnern, die einen bewusst ans andere Ende der Stadt geschickt haben – haha. Oder versucht mal ohne Hilfsmittel die Kaiserstraße in Duisburg zu finden, wenn es dort vor Ort mehrere gibt und man nicht den korrekten Stadtteil parat hat. Heutzutage geschieht das Navigieren im Wasser, in der Luft und auf den Straßen viele geschmeidiger unter Zuhilfenahme von reichlich elektronischem Equipment. Die Entwicklung in den letzten Jahren war echt rasant. Auch wird hier und da an die Motorradfahrer gedacht, die die angebotenen Navi´s für Autos nicht 1:1 ans Moped schrauben können (Stichwort „wasserdicht“). Wobei die modernen Smartphones den klassischen Navi´s wohl den Rang ablaufen könnten. Daher ist es schön zu sehen, dass es dennoch ab und an Neuheiten für die Biker/innen gibt wie z. B. von der Firma BEELINE.

## TEXT UND FOTOS:

OLIVER FENNEL

**W**er, wie ich viel und gerne mit dem Zweirad fährt und nahezu komplett verlernt hat, ohne Navigation sein Ziel zu finden, für den ist gar nicht so einfach ein Navi für ein Bonsai-Bike zu finden, das im direkten Vergleich nicht aussieht wie ein Motorrad mit Großbild-TV am Lenker.

Ich reise ansonsten am liebsten mit meinem Smartphone als Navi, und nutze dazu die Halterungen von SP-Connect, die ich auf allen meinen Fahrzeugen, inklusive Auto und Fahrrad fest installiert habe.

Das Beeline Moto wurde mir diese Saison als Testgerät zur Verfügung gestellt, und ich war direkt beeindruckt vom Design und der Einfachheit des unscheinbaren Geräts. Es ist nicht viel größer als das Gehäuse einer großen Armbanduhr und hat nur wenige Knöpfe, die sich oben, unten, links und rechts am Gehäuserand befinden. Damit lässt sich das Gerät einschalten, der Akkustand abfragen, die Uhrzeit anzeigen und eine Verbindung zur kostenlosen Handy-App (Android und iOS) herstellen.

Das eigentliche Gerät darf in erster Linie als einfach wirkendes, externes Display für die zugehörige Smartphone-App verstanden werden. Das Smartphone kann somit gut geschützt am Körper oder in einer Tasche verbleiben. Einfache Bedienung und gutes Design, das waren auch die Schlüssel zum Erfolg für die Computerfirma mit dem Apfel-Logo. Ein gutes Zeichen.

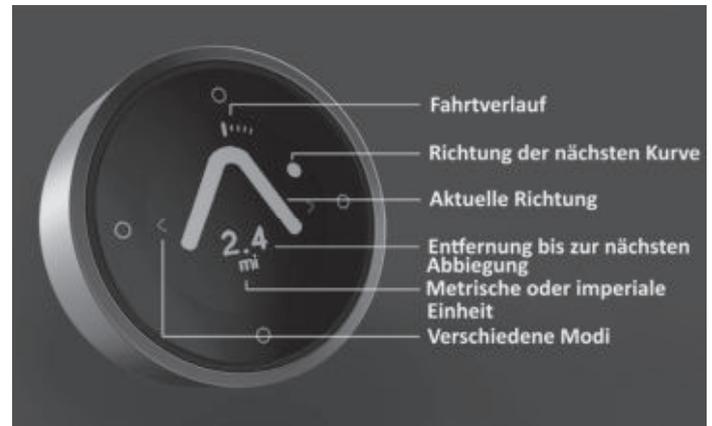
In der Praxis ist es natürlich komplexer und allgemein sind Geschmäcker und Vorlieben sehr verschieden. Wenn man sich aber mal auf das Beeline Moto eingelassen hat, dann erkennt man schnell die Vorteile - und auch die Nachteile.

Vorteil: das Gerät selbst ist extrem einfach zu montieren und an alle möglichen Fahrzeuge anzubringen. Auch die sehr gute Akku-Leistung (laut Hersteller zwischen 10 und 30 Stunden, je nach Einstellung) ist ein klarer Pluspunkt. Diese wird ermöglicht, da das Moto selbst eigentlich nur das Display ist. Die Navigation findet auf dem Smartphone (via Google Maps) statt und wird per Bluetooth übertragen.

Auch alles andere, Routenplanung, Einstellungen, etc, wird über das Smartphone, bzw den Computer gemacht. GPX Daten können dann einfach übertragen werden oder ein Ziel wird am Handy gesucht. Streckenführung und Routenanweisungen werden dann rudimentär auf dem kleinen runden Bildschirm dargestellt.

Das Display kann sich der Umgebungshelligkeit anpassen,

für meinen persönlichen Geschmack könnte es insgesamt etwas heller sein, aber das würde wahrscheinlich die Akkulaufzeit vermindern.



Die Anzeige ist zwar klein, aber auch hier wird mit wenigen Zeichen eigentlich fast alles angezeigt was man wissen muss. Das ist mehr als ausreichend um gut und sicher von A nach B zu gelangen, und genau das ist für mich auch die hauptsächliche Nutzung, wenn ich es an meine 74er Dax montiere.



Es lässt sich, wie gesagt schnell und werkzeuglos am Lenker zu befestigen und die Bedienung der einzelnen Knöpfe ist auch mit Handschuhen gut möglich. ►

Das Display lässt sich leicht und sicher gegen Verlust auch bei holprigen Straßen in den Halter drehen. Ebenso einfach kann es demontiert werden, um einen ungewollten Eignerwechsel zu unterbinden.



Abstriche muss man ganz klar machen, wenn es um ausgetüfelte Touren geht. Das ist mir nicht so gut gelungen, aber damit habe ich mich auch nur kurz beschäftigt. Touren fahre ich dann doch lieber weiterhin mit einer Navi-App.

App und Gerätesoftware werden permanent und lebenslang verbessert, damit wird der eher hohe Preis (ab 178€, ja nach Version und Zubehör) des kleinen Wegweisers zum Teil relativiert, denn das Produkt selbst lernt immer weiter dazu und wird weiterentwickelt.

Den vollen Funktionsumfang eines Navis oder einer Navi-App ersetzt es jedoch nicht wirklich. Für mich ist das Beeline Moto ein perfekter Begleiter für meine kleine

Dax, da man das Helferlein kaum sehen kann und es den optischen Eindruck nicht wirklich verändert.



Es gibt sicherlich technisch bessere Motorrad-Navis, aber in der Größe und so einfach gehalten gibt es nur wenige. Auch die Produkte mit dem Apfel sind ja nicht immer die besten und günstigsten, aber meist die, die am schönsten und einfachsten zu bedienen sind ;)



Wer auf der Suche nach einer minimalistischen Richtungsanzeige ist, wird beim Beeline Moto fündig. ◀



# down slizing

Was macht man nach einer OP, bei der der Sensenmann mit einem gewagten zehnstündigen Manöver gerade noch ausgebremst werden konnte? Lebt man jeden Tag noch bewusster? Schert man sich noch weniger um Konventionen und das, was uns am Leben hindert? Erfüllt man sich einen Traum? Geht alles langsamer an, vielleicht viel langsamer? Zum Beispiel auf einer Tour zum Comer See.

Text & Fotos: Uwe Krauß





*Da lächelt es sich  
entspannt: Auf halber  
Höhe des Stifser Jochs  
wird die Dax noch adäquat  
mit Sauerstoff versorgt.*

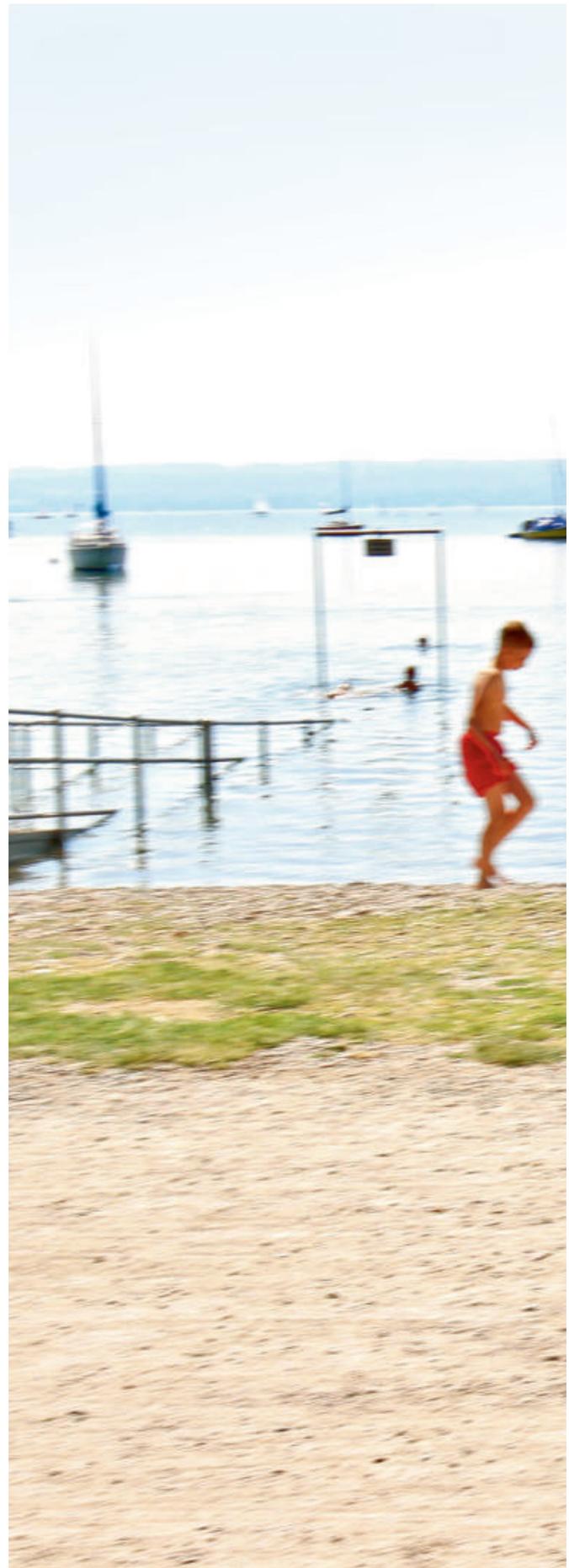
MIT EINER  
47 JAHRE ALTEN  
HONDA DAX ÜBER  
DIE ALPEN –  
DAS HALTE ICH  
SPONTAN FÜR  
EINE SUPER IDEE

*Unsere halb legale  
Anfahrt zum Ammersee  
ist für die anderen Bade-  
gäste eher Unterhaltung  
als Belästigung. Auch  
das Thema Sicherheits-  
kleidung legen wir bei  
38 km/h Höchst-  
geschwindigkeit  
großzügig aus.*

**E**s war mitten im Corona-Frühling, als ich meine KTM auf »Schleichwegen« mehr oder weniger illegal 250 Kilometer weit durch den Söder-gestrenge Lockdown scheuchte, um meinen Freund Hannes zu besuchen. Gerade hatte ich erfahren, dass er – noch vor einem halben Jahr putzmunter auf meinem Geburtstag – die größte chirurgisch machbare OP, den Tausch der Aorta, hinter sich hatte. Was man sich in etwa so vorstellen kann, als ob man bei laufendem Motor die Steuerkette wechselt. »Komm runter, wenn du dich traust. Ich würd mich freuen«, meinte Hannes mitten rein in die grassierende Debatte um sozialen Abstand und Verantwortung. Offensichtlich waren wir beide der Meinung, dass uns ein Treffen wohl nicht schaden, aber auf jeden Fall guttun würde.

So war es dann auch. Der konspirative Anstrich und Hannes' gerade überstandene Marathon-OP verstärkten die Wiedersehensfreude. Auf eine Umarmung wurde verzichtet. Nicht, weil man ihm für die Operation ein paar Rippen gebrochen hatte, eher wegen der Verantwortung und wegen Hannes' Schwester, die sich die letzten Wochen um ihn gekümmert hatte und ziemlich besorgt war. Wir wussten den besonderen Moment in seiner gut durchlüfteten riesigen Werkstatt auch so zu schätzen. Zu beiden Enden einer Bierzeltgarnitur wurde der Abstand bayerisch perfekt definiert, daneben stand Hannes' Mittel gegen Corona-Blues (er war vor dem Lockdown schon acht Wochen in Krankenhaus und Rehaklinik gesperrt und sollte dies quasi zu Hause fortsetzen): eine 47 Jahre alte Honda Dax. Als mein Blick darauf fiel, meinte er lapidar: »Die baue ich mir reisefertig auf und wenn das alles vorbei ist, fahre ich mit der über die Alpen an den Comer See.« Spontan hielt ich das für eine super Idee.

Ein paar Monate später ist die globale Misere ja keinesfalls vorbei, aber Hannes wieder fit, hat sogar schon ein paar Wochen im Job hinter sich und jetzt Ferien. Auch das im Frühling noch geplagte Norditalien erscheint Mitte August wieder als Reiseziel machbar. Honda spendiert mir eine aktuelle Honda Monkey als Testmotorrad und quasi als große Schwester









für die Dax. Es gibt also keinen guten Grund, unser Versprechen nicht einzulösen.

Als ich wie verabredet morgens um halb zehn auf seinem Hof in der Holledau eintreffe, ist Hannes die Aufregung anzumerken. Neben der Krankengeschichte mag es auch daran liegen, dass sich gestern bei der allerletzten Probefahrt der Getriebeausgangsdichtring verabschiedet hat und er einen neuen finden und einsetzen musste, verbunden mit aufkommenden Zweifeln, ob der betagte 48-Kubikzentimeter-Viertakter die Tortur von 1000 Kilometern unter anderem über das Stilfser Joch mitmachen würde.

»Aber das Stilfser muss schon sein«, meint Hannes, der als Initiator für die Tourplanung zuständig ist. An seiner Eignung hege ich keine Zweifel. Er kennt sein Bayern und lotst uns erst mal zuverlässig am Großraum München vorbei. Mit gut 35 Kilometern in einer Stunde, das Maximum, was er als erfahrener Mechaniker auf Dauer der Dax zumuten mag, pötteln wir auf Nebensträßchen gen Süden.

Doch die zurückhaltende Geschwindigkeit wird erstaunlich schnell zur Nebensache. Stattdessen stellt sich bald ein Gefühl wie aus einem Astrid-Lindgren-Buch ein, so etwas wie kleine Kinder auf großer Entdeckungsreise. Aus purer Ausgelassenheit fahren wir auf den leeren Straßen gern mal nebeneinander, wahrscheinlich, um zu gucken, ob der andere genauso zufrieden lächelt. Am Ammersee, da wo Bayern anfängt, mit Postkartenidylle zu glänzen, legen wir die erste Pause ein. 30 Grad und ein traumhafter See – da muss ein Bad sein.

Es gibt das übliche Problem: Das Gepäck ist auf dem Moped und wir wollen es so nicht auf der 200 Meter vom See entfernten Hauptstraße stehen lassen. In dieser Not entdecken wir den vorher unbekanntem Niedlichkeitsbonus. Und nutzen ihn gnadenlos aus. Mit unseren Flüstermotörchen tuckern wir einfach auf dem geschotterten und verbrennungsmotorisiert verbotenen Zubringerweg im noblen Badeort bis ans Wasser. Von der angrenzenden Liegewiese ernten wir keine strafenden Blicke, nur Lächeln. Von wohlwollend-zustimmend über



*Das Engadin sorgt für eine grandiose Kulisse und Dax-freundliches Gefälle am Inn (I). Obwohl es sich auf den Kleinen erstaunlich kommod sitzt, tut eine gelegentliche Entfaltung wie hier in Ried im Innkreis gut (o.).*

**UNSEREN  
NIEDLICHKEITS-  
BONUS MIT  
FLÜSTER-  
MOTÖRCHEN  
NUTZEN WIR  
GNADENLOS AUS**



**»ICH HABE EUCH NUR RAUSGEWUNKEN, DAMIT DER LKW VORBEIKOMMT. LASS MAL DIE MOPEDS ANSCHAUEN«, SAGT DER POLIZIST**

*Die 1815 m des Malojapasses putzt die Dax mit dem Schwung von satten 15 km/h weg (o.). Bei einem Verbrauch von unter 2 l macht auch das Tanken aus dem Kanister Spaß. Er sorgt bei 2,5 l Kapazität für eine sagenhafte Verdreifachung der Reichweite (g. o. r.). Siegerehrung mit den zweitplatzierten Radlern am Stilsfer Joch (o. r.).*

mittleilig bis ungläubig grinsend – spätestens dann, als Hannes seine 208 Lebendzentimeter aus der Dax faltet.

In Garmisch erreichen wir nicht nur die Alpen, sondern auch einen Mega-Stau. Zum Glück in der Gegenrichtung. Die Autos stehen ab Ortsmitte auf knapp 20 Kilometern fast bis Ehrwald. Langsam ist relativ. Am nächsten Morgen erfahren wir den Grund. Erst schimpft die Chefin unseres Hotels über die Sperre des Lechtals für Motorräder mit über 95 dB(A) Standgeräusch. Mit ihrer wahrlich nicht als Kra-wallbruder verdächtigen BMW K 1300 ist ihre Hausstrecke nun tabu. Dieses Problem hätten wir nicht, dafür ein anderes. »Der Fernpass ist diese Woche zu«, so ihre nächste Hiobsbotschaft, deswegen der gestrige Stau. Da hätten wir sicher keine Lust drauf. Noch optimistisch fahren wir auf den Abzweig zum Pass zu, von der Chefin aufgeklärt, dass nur der Tunnel der Hauptstraße in Nassereith instand gesetzt wird, die alte Strecke durch den Ort aber offen ist und sogenannter Ziel- und Quellverkehr deshalb auch fahren darf.

Der am Passanfang wartende Amtmann fragt uns nach dem Wohin. Wir hätten jetzt ein lokales Ziel wie den Fernsteinsee oder die Passhöhe nennen können und er hätte uns wohl durchgelassen. In unserer Euphorie



sind wir aber ehrlich und großspurig: »Italien«. Falsche Antwort. Sofort verweist er uns auf die Umleitung zurück nach Garmisch. Das Argument, dass uns diese bei unserem Tempo einen halben Tag kosten würde, erweicht ihn nicht im Geringsten. Auch dass wir unsere Kleinen gern durch den vor uns liegenden Ort schieben können, um jedes Ungemach von den Anwohnern fernzuhalten, lässt ihn kalt. Selbst Hannes' natürliche Autorität von gut zwei Metern bayerischem Berufsschullehrer hilft nicht weiter. Wahrscheinlich hat er die letzten Tage schon Hunderte Klagelieder gehört. Wir sind resigniert. Aber noch nicht geschlagen.

Die alten Römer helfen uns. Sie haben damals schon einen Weg über den Fernpass angelegt, der heute noch als Forstweg erhalten ist. Wir folgen für etwa zwei Kilometer ihren Spuren, bevor uns ein Abzweig zurück auf die moderne Fahrstraße bringt. Kein Schatten ohne Licht. In diesem Fall ist es der Fernpass ohne Verkehr. Das sonst stark von Lkws befahrene Nadelöhr hatte uns bei der Planung noch Angst gemacht. Jetzt rollen wir gut gelaunt über die einsame Passhöhe und drüben mit satten 45 Stundenkilometern hinunter.

Als ob das nicht schon für genug Adrenalin sorgen würde, werden wir schon aus der Ferne der nächsten blau-weißen Kontroll-



*Der Aufschleppdienst auf dem Stilsfer Joch ist wegen des Altersnachteils regelkonform.*



instanz gewahr. Die beiden Polizisten stehen am Ende einer langen Geraden. Haben sie auf uns gewartet? Hinter uns hören wir einen Lkw heranrauschen. Noch bleibt die Kelle aber drin. Bitte, bitte nicht! Doch. Man lässt uns lange hoffen, um uns im letzten Moment auf den Parkplatz zu eskortieren. Allerlei unbrauchbare Ausflüchte schießen mir durch den Kopf. Umsonst. Bevor ich sie sortieren kann, gibt es Entwarnung: »Ich habe euch nur rausgewunken, damit der Lkw vorbeikommt. Lass mal die Mopeds anschauen.« Ein paar Nettigkeiten und viel Bewunderung für unser ambitioniertes Reiseziel – wir sagen wieder die Wahrheit – und schon ist die zweite Amtshandlung innerhalb einer Stunde zur Zufriedenheit aller verlaufen.

Die rund 20 Kilometer des Inntales von Imst nach Landeck sind in einer guten halben Stunde erledigt. Dann ereilt uns der zweite Schock des Tages. Die Straße zum Reschenpass ist auch zu. Es gibt eine nahe Umleitung über den Schnellstraßentunnel, wo man sogar großzügig ist: Für die Dauer der Baumaßnahme verspricht ein Schild mautfreie Passage. Aber sechs Kilometer lang in der zweispurigen Röhre mit Überholverbot gestresste Italienurlauber und noch gestresstere und gleichzeitig müde Lkw-Fahrer mit besserem Pferdekutschen-

tempo zu reizen, ist ein Schreckensszenario. Der Verzweiflung nahe entdecken wir einen fahrzeugbreiten Radweg auf der anderen Seite des Inn. Ein Schild verbietet natürlich die Benutzung mit Kraftfahrzeugen, macht aber folgende Ausnahmen: Fußgänger, Radfahrer und – ja, es steht wirklich so da – Langsamfahrzeuge! Das Beamtendeutsch meint wahrscheinlich Traktoren, Rasenmäher oder Ähnliches. Aber natürlich wäscht es unser Gewissen mehr als rein: Langsam, das sind wir auch! An den einzigen beiden Radfahrern schieben wir uns vorsichtig vorbei, ansonsten freuen wir uns über das Glück des »Schleichweges« im wahrsten Wortsinn.

Ab Fließerau sind wir wieder auf offiziellen Straßen unterwegs, das heißt auf offiziellen Nebenstraßen. Noch einmal entpuppt sich unser Geschwindigkeits-Handicap als Vorteil. Ich kenne das obere Inntal nur als mit Radarfallen garnierte Einflugschneise nach Italien. Heute entdecken wir die Schönheit von in Blau, Gelb und Violett gesprenkelten Almwiesen, eingerahmt von Dreitausendern, für die wir sonst bei 100 Sachen kaum einen Blick übrig hatten. Auch das Städtchen Pfunds wurde maximal als Tankstopp genutzt, dabei kommt es, ein wenig abseits der Hauptstraße unten am Inn gelegen, richtig hübsch daher.

*Wenden auf engstem Raum: Die 2,1 PS der Dax wollen mit ruhiger Gashand gebändigt werden.*

### easyROUTES

Die easyROUTES-Box »Allgäu / Tirol / Oberbayern« bietet zehn Touren mit ausführlichen Beschreibungen, erhältlich als Download. Infos unter

**easyroutes.de**





*Ab jetzt geht's nur noch  
abwärts: Siegesfeier  
nach dem Bezwingen  
des Malojapasses am  
Silvaplanersee (o.).  
Auch die Größe passt:  
im Rausch der Ge-  
schwindigkeit am  
Ammersee (u.).*

Die Nordrampe des Reschenpasses ist zwar spektakulär, der starke Verkehr und die Engstellen in den kurzen Felstunneln sind allerdings wenig verlockend. Ein kurzer Schlenker durch die Schweiz nach Martina bringt Ruhe. Die ansonsten gefürchteten Schweizer Höchstgeschwindigkeiten verlieren mit den Hondas ihren Schrecken. Hannes fürchtet eher den ersten Härtetest, jenen steilen, mit zehn Kehren gespickten Anstieg aus dem Inntal nach Nauders. Die Dax besteht mit Auszeichnung. Als Belohnung hatten wir ihr und uns eine Mittagsrast am Reschensee ausgedacht. Doch der erinnert jetzt Mitte August an einem Rummelplatz mit Alpinkulisse. Dafür entpuppt sich Mals abseits der von uns ignorierten Hauptstraße als perfekte Südtirol-Idylle. Enge Gassen schlängeln sich zwischen Häusern mit fetten Mauern hindurch, die jeden Berliner vor Neid erblassen ließen. Selbst ein heimeliger, zum Verweilen einladender kleiner Platz wird geboten.

Während der folgenden langen Abfahrt runter ins Vinschgau denken wir nur an deren Ende. Denn das ist der Beginn des Stilsers Jochs, ein Name, der unter Radfahrern

Furcht wie Ehrfurcht hervorruft: 48 Kehren, 1844 Höhenmeter, der zweithöchste asphaltierte Alpenpass überhaupt. Wir fühlen wie sie, erscheint uns doch die Ostrampe auch wie ein riesiger Wall, den es zu bezwingen gilt. Aber nicht am Stück, eine Übernachtung in der Wand scheint uns wie bei einer richtigen Bergbesteigung adäquat. Dass wir so abends ab sieben von der Hotelterrasse in Gomagoi den Blick auf den vergletscherten Ortler und das sich vor uns ausbreitende Hochtal in aller Stille und ohne die bei Abwesenheit plötzlich als laut empfundene PS-Hatz genießen können, erscheint uns mit einem Mal als Luxus.

Am Morgen sind wir früh dran. Beim guten, trotzdem kurz ausfallenden Frühstück ist die Spannung zu spüren. Schafft es die 40 Jahre alte Honda? Oder wird sie hier im Gebirge fern der Heimat ihr Leben aushauchen und in einer Öllache am Berg verenden? Der zeitige Aufbruch von unserem Basislager verhilft uns für die ersten eineinhalb Stunden immerhin zu einem einsamen Aufstieg. Ein paar Fahrradfahrer, die eine ähnliche Strategie verfolgen, werden locker mittels 2,1 PS und 15 Stundenkilometern weggeschnupft. Nur weiter





*Geschafft: mondänes Mahl vor mondäner Kulisse  
am Comer See (g. o. r.). Smart Parking:  
VIP-Platz am Blumentopf in Menaggio (r.).  
Die 1000 km sind fast voll: Der Ammersee wartet  
am letzten Abend mit entsprechendem  
Rahmenprogramm auf (u. r).*

oben haben einige Jungs auf alten Rennrädern den größten Spaß daran, in den Zwischensprint zu gehen und der Dax das Leben schwer zu machen. Das Vergnügen, ein »Motorrad« bergauf zu überholen, ist selten und auf ihrer Seite. Nach guten 100 Metern müssen sie es aber trotzdem abreißen lassen.

Ohne seine Widersacher kann ich Hannes allein lassen, denke ich, und fahre mit den opulenten 9,4 PS voraus, um weiter oben für ein schönes Passfoto zu warten. Das Problem: Mein Motiv will nicht kommen. Stattdessen klingelt das Telefon. Der Dax ist in Kehre neun buchstäblich die Luft ausgegangen. Kein Corona, nur zu wenig Sauerstoff. 2500 Meter Höhe sorgen für Atemnot. Aufgeben ist keine Option, schon wegen der von unten anrückenden Radfahrer. Hannes hat zum Glück einen





*Anarchie pur!  
Die Warnung wird  
einfach ignoriert –  
Ried im Innkreis.*

### Motorrad-Paradies Alpen 1–3

Ob Höhenrausch auf den Pässen, Genussstour zu den Seen oder Entdeckungsreise zu alten Städten und schmucken Dörfern: Jeweils zehn Top-Touren locken mit Traumstrecken in das europäische Hochgebirge, ergänzt von zahlreichen Hotel- und Insider-Tipps. Die drei Ausgaben »Motorrad-Paradies Alpen« sind als E-Paper und in gedruckter Form zum Preis von je 8,99 bzw. 9,80 Euro erhältlich.

Mehr Infos unter:

[magazine.tourenfahrer.de](http://magazine.tourenfahrer.de)



längeren Spanngurt dabei, ein fast perfektes Abschleppseil. Aufgeregt starten wir den ersten Versuch. Und siehe da: Die fünfmal so starke Monkey kann ihrer kleinen Schwester mit zusammengebissenen Zähnen auf die Sprünge helfen. Zumindest auf den Geraden. Linkskehren sind schön weit außen mit Schwung gefahren auch kein Problem, machen sogar Spaß. Bloß rechtherum wird es etwas abgehackt, da ausge-rechnet in jeder der vier zu überstehenden Kehren Gegenverkehr kommt und wir innen und eckig fahren müssen.

Aber irgendwie geht es, auch wenn die seitlich angreifenden Kräfte arg zerren. Dafür ist das Gefühl, oben anzukommen, ein viel heroischeres, als es mithilfe von 50 plus x Pferden je war. Nur logisch, dass sich die wenig später eintreffenden Radler mit den Siegern der Bergwertung für ein Gruppenfoto aufstellen. Die vier Südtiroler gönnen sich jeden Sonntagmorgen den »kleinen« Ausflug von 2000 Höhenmetern auf ein Glas Wein oben auf dem Pass. Chapeau! Auch heroisch ist relativ.

Für uns geht es jetzt nur noch bergab. Bis zum Comer See. Da stört es auch kaum, dass es unten in Bormio beginnt zu regnen. Bei einer Pizza beichtet mir Hannes, wie verkrampft er beim Aufstieg auf der Dax saß, in der irrigen Hoffnung, dass damit noch ein halbes PS mehr rumgekommen wäre, was ja immerhin eine sagenhafte Leistungssteigerung von 25 Prozent bedeutet hätte.

Italien wäre nicht Italien, wenn nicht nach 30 Kilometern die Sonne wieder schiene. Übermütig verlieren wir uns auf Nebenstraßen. Anfangs nehmen wir die Beschilderung Strada del Vino della Valtellina als Anhaltspunkt, bis wir merken, dass es viele Strade del Vino gibt und diese (natürlich!) alle zu Weingütern führen.

An einem der norditalienischen Seen anzukommen, ist immer Belohnung und Strafe zugleich, wobei heute das Pendel zu ersterer ausschlägt. Das zwar abgedroschene, aber unbedingt reale Dolce-Vita-Gefühl stellt sich unmittelbar mit den ersten Straßencafés und traumhaften Blicken über kleine Buchten ein. Die Strafe ist normalerweise der Verkehr. Aber nirgends auf der Strecke fühlen wir uns besser aufgehoben als zwischen den plötzlich um uns wuselnden Rollern, die alles Vierrädrige – und sei es noch so teuer, wie an den exklusiven Ufergestaden oft dargeboten – zu lahmen Statisten degradieren. Auch klar: Mit den Vespas und deren tollkühnen Piloten kann die Dax nicht ganz mithalten, aber beim Kopieren des italienischen Stils erreichen wir allemal einen besseren Schnitt als Cayenne und Co.

Dafür sind unsere kleinen beim Showeffekt unschlagbar. Abends gönnen wir uns einen Restaurantbesuch an der hübschen am Ufer des Lago di Como gelegenen Piazza von Menaggio. Parkplätze sind hier konsequenterweise nur Zweirädern vorbehalten – wer will sich schon den Seeblick mit Autos verstellen? Rote Eleganz und geboxerte Pferdestärken sind reichlich vorhanden. Doch selbst die feinste MV Agusta bekommt nur einen Bruchteil der Aufmerksamkeit, die unseren beiden Baby-Hondas von den Flaneuren zuteilwird.

Morgen wollen wir einen Ruhetag einlegen. Hannes fragt mich trotzdem, ob er die Monkey bei einer kurzen Spritztour ausprobieren könne. Dass diese dann über 180 Kilometer bis zum Splügenpass führen würde, wusste er zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht. Abends am Strand berichtet er mir etwas von einem Rausch und ein paar Tränchen, die er wegen der Schönheit oben auf der Höhe und dem noch im Krankenhaus so weit weg erschienenen Moment verdrückt hätte. Bewusst (er)leben! Nur das mit dem »langsamer und ruhiger angehen«, das müssen wir noch auf dem Rückweg üben.

## Allgemeines

Bigger is better – diese gern in Amerika verwendete Maxime mag gelegentlich ihre Berechtigung haben, beim Motorradfahren allerdings nicht unbedingt. Der Reiz auf dieser Reise bestand immer wieder darin, die »allerkleinstmöglichen« Straßen zu finden und dann logischerweise auch abgelegensten Ecken einer Gegend aufzuspüren. Sei es ein uriger Bauernhof in Bayern, eine Holzbrücke über den Inn oder ein bizarr in der Mitte der Ortsstraße stehender einzelner Kirchturm im italienischen Grosio – abseits bekannter Haupttrouten locken zahlreiche Kleinode, deren Entdeckung leicht höheren Geschwindigkeiten geopfert wurde. Und ganz nebenbei weckte die arge Leistungsbeschränkung wunderbare Erinnerungen an Zeiten, als das erste motorisierte Zweirad ein eigentlich unwiederbringliches Gefühl von Freiheit auslöste.

Die Route München–Comer See war etwas an die limitierte Leistung angepasst. Gen Süden ließen sich sonst sicher das Namlostal und das Hahntennjoch (Achtung: mögliche Verbote wegen Standgeräusch über 95 db(A) beachten!) mitgenommen. Nach dem Stilfser Joch hätte es dann der fast noch schönere Gaviapass sein müssen, bevor es zum dicht bebauten Valtellina (Veltlin) keine Alternative mehr gibt. Retour ist die Strecke über den Malojapass am kürzesten und einfachsten, 1815 m waren auch für die Dax ohne Atembeschwerden machbar. Die Bergabstrecke von St. Moritz durch das Oberinntal ist landschaftlich ein Traum, ab St. Moritz stört für 90 km keine einzige Ampel den Flow bis Pfunds.

## Die Bikes

Die moderne Honda Monkey sieht der Dax zwar in gewisser Weise ähnlich, ist aber ein völlig anderes Zweirad. Mit 9,4 PS und ca. 90 km/h schwimmt man im Landstraßenverkehr gut mit, das Fahren fühlt sich viel erwachsener an, als es die knuffige Optik vermitteln will. Bei vollgetankten 107 kg ist klar: Je enger das Winkelwerk in italienischen Ortschaften oder auf kehrengespickten Pässen, umso mehr hebt sie der Spaßfaktor von keiner vorhandenen Konkurrenz ab. Im Gegensatz zur Dax funktionieren die Bremsen so gut, wie man es von einem modernen Motorrad gewohnt ist, sodass

beim Pilotieren auf engen Passagen bergab schon mal die verwegene Idee aufkam, vorausfahrende 15-mal so starke Maschinen abzuräumen. Nur die hinteren Federn könnten etwas straffer ausgelegt sein.

Hannes' Dax wurde am 26. April 1973 erstmals zugelassen, wiegt 70 kg, holt aus 48 cm<sup>3</sup> sagenhafte 2,1 PS und hat noch sagenhaftere 245 kg zulässiges Gesamtgewicht. Für die große Tour hat er sie mit thrombosesicheren Fußrasten an der Vorderachse, verstärkten hinteren Federbeinen sowie einem Gepäcksystem Marke Eigenbau ausgerüstet.

## Unter- künfte und mehr

Bei den zahlreichen an bzw. in der Nähe der Route liegenden TF-Partnerhäusern hatten die Reisenden die Qual der Wahl und entschieden sich für folgende Unterkünfte. Mit Traumblick auf die Zugspitze: »Hotel Gasthof zum Goldenen Löwen« in Biberwier ([www.hotel-loewe.at](http://www.hotel-loewe.at)), im idyllischen Teil des Alpendorfes Pfunds: »Hotel Tyrol« ([www.hoteltyrol-austria.at](http://www.hoteltyrol-austria.at)), inmitten der wilden Berglandschaft des Ortlermassivs am Stilfser Joch in Stilfs: »Hotel Gallia« ([www.hotel-gallia.it](http://www.hotel-gallia.it)), traumhaft oberhalb des Comer Sees: »Agriturismo Giacomino« in Bugiallo fraz. di Sorico ([www.agriturismo-giacomino.it](http://www.agriturismo-giacomino.it)). Weitere Informationen hierzu sowie zu den vielen weiteren Partnerhäusern im Umfeld finden sich unter [www.tourenfahrer-hotels.de](http://www.tourenfahrer-hotels.de)

Reise-Infos und Insider-Tipps gibt es auch über die TF-Partner-Region Tiroler Oberland: [www.tourenfahrer-partner-region.de](http://www.tourenfahrer-partner-region.de)

## Reisezeit

Mitte August, als diese Reise stattfand, ist eigentlich der ungünstigste Zeitpunkt. Italien feiert am 15. des Monats Ferragosto, einem wichtigen familiären wie kirchlichen Feiertag. In den Urlaubsgebieten ist es also sehr voll, dazu kommen die Sommerferien. Autor und Reisebegleiter fanden dennoch immer eine



Unterkunft und ebenso ein Plätzchen in den Restaurants am Comer See. Nur in der Sommerfrische des Reschensees wurde der Trubel unangenehm.

Eine besonders gute Zeit für die norditalienischen Seen ist der Frühling, die mögliche schwüle Hitze aus der Poebene ist noch kein Thema, nur das Stilfser Joch könnte mit seiner Wintersperre eine Hürde werden. Der Malojapass ist quasi ganzjährig geöffnet.

## Literatur / Karten

Als Reiseführer für den Lago di Como perfekt geeignet: **Eberhard Fohrer**: Comer See, Michael Müller Verlag, 3. Auflage (2017), ISBN: 978-3-95654-133-9, 17,90 Euro.

Wer sich zu einer Alpentour noch weiter animieren lassen möchte, sollte sich diesen traumhaften Bildband gönnen: **Berthold Steinhilber / Eugen E. Hüsler**: Passbilder: Landschaften der Alpenpässe, Frederking & Thaler, 4. Auflage (2017), ISBN: 978-3-95416-120-1, 50,00 Euro.

Für den, der ggf. auch ohne GPS-Hilfe unterwegs ist, empfehlen sich diese beiden Karten aus der Reihe **Marco Polo Highlights** im Maßstab: 1:200.000, Mair-DuMont, je 9,99 Euro: **Österreich**, Blatt 3: Voralberg, Tirol, Oberbayern, 6. Auflage (2017), 978-3-8297-4077-7 und **Italien**, Blatt 2: Lombardei, Oberitalienische Seen, 7. Auflage (2019), ISBN: 978-3-8297-3974-0.

