# DER VEREINSMEIER

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

Ausgabe 12 - Dezember 2020

# 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**
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:**
Matthias Abel
Michael Eisenmann
Franz Feuerreiter
Klaus Geyer
Tobias Hantschel
Holger Sahlmann
Eric Schneider
Steffen Sicks
Reinhard Weiss
Christian Wolf

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/2020/05/Aufnahmeantrag_HDMIG_2020.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 Forum (nicht nur für IG-MitgliederInnen) gibt es unter: **https://forum.bonsai-blog.de/**

**Verlag/Produktion:**
Selbstverlag
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH; 71522 Backnang

WirmachenDruck.de
Sie sparen, wir drucken!

# Vorwort:

## *Liebe Vereinsmitgliederinnen,*
## *liebe Vereinsmitglieder,*

was für ein verrücktes Jahr liegt hinter uns...

Da hat es ein winzig kleiner Kerl namens COVID-19 geschafft, das Weltgeschehen derart zu beeinflussen, dass quasi unser Leben auf den Kopf gestellt wird. Schon sehr erstaunlich, dass mal was aus China so lange hält. Das öffentliche und soziale Leben ist komplett aus den Fugen geraten. Sportveranstaltungen, Konzerte, geplante Urlaube, usw. sind abgesagt oder verschoben worden. Die jährliche Mitgliederversammlung, diesmal im schönen Baunatal geplant, konnte nicht wie gewohnt stattfinden, sondern wurde im jeweiligen „Homeoffice" per Videokonferenz abgehalten - ein sonderbares Gefühl für alle. Kein geselliges Beisammensein mit Benzingesprächen oder Speis und Trank nach dem offiziellen Teil...

Was der Schlingel aber nicht verhindern konnte, haltet Ihr in diesem Moment in Euren Händen: unseren diesjährigen Vereinsmeier (Volke jubelt!), wenn auch nicht in dem Umfang wie bisher - es fehlen halt die Storys von all den gewohnten, aber leider gecancelten Treffen und Ausfahrten. Ein *Gutes* hat die Sache aber, sonst gäbe es dieses Jahr keine Beilage zum Heft.

Nichts ist mehr so wie es war und der begriff „Normalität" bekommt fortan eine ganz andere Bedeutung. Daher sollten wir nach vorne schauen und unseren Teil dazu beitragen, dass 2021 wieder einigermaßen „normal" wird.

Somit wünsche ich uns allen ein frohes, besinnliches Weihnachtsfest 2020 und alles Gute, Glück und beruflich als auch privat viel Erfolg für 2021. Mögen wir ein virenfreies Jahr mit einer ereignis - und abwechslungsreichen sowie vor allem eine stets unfallfreie Saison erleben und bleibt auf jeden Fall gesund.

Im Namen des Vorstandes

Michael Eisenmann

# INHALT




3 Vorwort

5 Reinhards gelbe Reste-Dax

13 Interview „Monkey Rider“

20 Power-Dax by Firerider

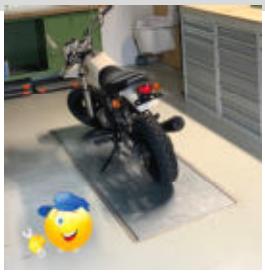
29 Elektrik for runaways

38 Eric´s HotWheels Dax

45 2K Epoxidharz Reparaturversuch

47 Strom oder kein Strom

53 Mopedbühne tiefer legen



62 CNC Kunst mal anders

65 Schwabenbike Messe

67 MGV 2020 mal anders...

69 Ordnung oder lieber Chaos?

71 Wie entsteht so ein Vereinsmeier?

TEXT UND FOTOS:
REINHARD WEISS „GALARDO“

**A**n einem nicht so schönen Tag ging ich mal wieder in die Werkstatt mit dem Ziel aufzuräumen, beim Durchstöbern fand ich jede Menge Dax Teile, neue und gebrauchte, auch fanden sich Sachen darunter, die ich aufgrund Gedächtnisverlust schon mittlerweile doppelt hatte – vielleicht kennt das der eine oder andere auch.

Also was tun mit den ganzen Zeug ? - verscherbeln bei Ebay Kleinanzeigen und sich mit Typen rum ärgern, die dir den letzten Nerv kosten, oder einfach noch eine Dax aufbauen und somit Freude am Aufbau zu haben und gleichzeitig Platz in der Werkstatt schaffen. Ich hab mich also für das letztere entschieden.

*Rahmen und Co. sind gerade vom Strahlen zurück*

Der Plan war relativ simpel. Ein Rahmen Baujahr 1977 mit Papieren lachte mich schon lange an, der gut platziert vor der Werkbank stand. Vor Jahren hab ich mir dann mal so einen frisierten Honda C100 Motor gekauft, warum ich das gemacht hab weiß ich bis heute nicht – vielleicht ein schwacher Moment.

Nun gut, es wird also kein original Aufbau – sondern irgendwas mit so 125ccm, da ich ja schon eine kleine Dax hab und was Großes mit Anima Motor mein eigen nenne, braucht Mann natürlich auch was dazwischen. ►

Der grobe Plan war eine augenführte Schwinge zu verbauen und damit Mann einen Grund hat, warum man Tage im Keller verbringt muss das Moped auch für einen Sozius ausgelegt sein - Frau möchte (muss) dann natürlich mitfahren können ;-)

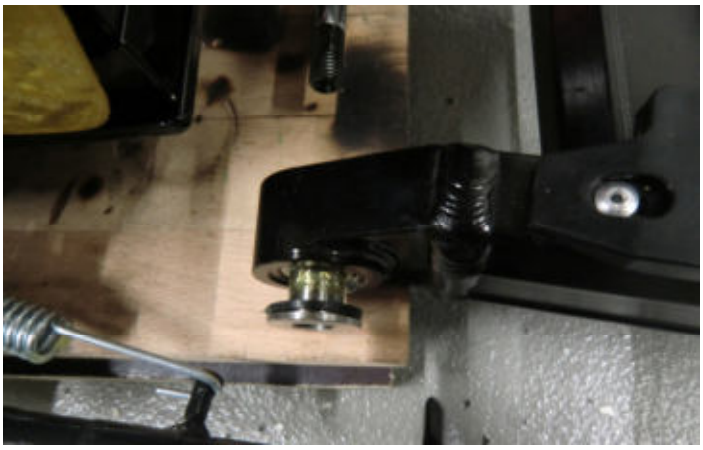
Also ging es erst mal auf die Suche nach so einer Schwinge – natürlich gibt es da nix von der Stange bzw. gibt es da Stuttgarter Kollegen die so etwas bei G-Craft bestellen können – was mir aber zu diesen Zeitpunkt zu teuer gewesen wäre, soll ja eine Reste Dax werden. Ich hab dann mal geschaut was Honda alles so im Regal hat, bin dann irgendwie auf eine Honda C50 Schwinge gestoßen - 1 - 2 - 3 meins schon war das Teil im Keller.

*Erste Versuche mit der passend gemachten C50 Schwinge*

Am Anfang hat es sich noch etwas gesträubt und zu lange war sie dann auch - also gekürzt damit so etwa 5cm länger als Original ist - ich war eigentlich sehr angetan davon, bis eines Tages unser Eric einen ruckgedämpften Kettenradadapter entwickelt hat, da bei der Dax das Kettenblatt nur mit einen Sicherungsring befestigt ist und der bei höheren Belastungen gern ausnudelt, dachte ich mir, das wäre genau richtig, außerdem wollte ich eh einen dicken Schlappen hinten drauf mit eine 4.0 Felge. Ruck zuck war das Teil im Keller, aber beim Einbau in die schwinge hab ich festgestellt, wie es nun mal so ist, kommt es nicht nur auf die Länge an sondern auch auf die Breite – Die Felge mit Kettenradadapter passte nicht rein, bzw. wäre das Rad nicht mehr in der Mitte gewesen, und beim Fahren zwei Spuren im Schnee zu hinterlassen fand ich dann eher nicht so gut.

Alles auf Anfang zurück, wieder nach einer Schwinge gesucht - soll nicht viel kosten und soll außengeführt sein. Da sprang mich eine Kepspeed Schwinge +10 von einer Monkey an – hab ja mal gehört das +10 bei einer Monkey ungefähr +5cm bei der Dax sein soll – also bestellt, soll ja weiter gehen . Ein paar Tage später trudelte das Ding ein und ich muss sagen es passte alles ziemlich gut – natürlich mussten noch ein paar Distanz Stücke gedreht wer-

*Anprobe der frisch eingetroffenen Kepspeed Schwinge*



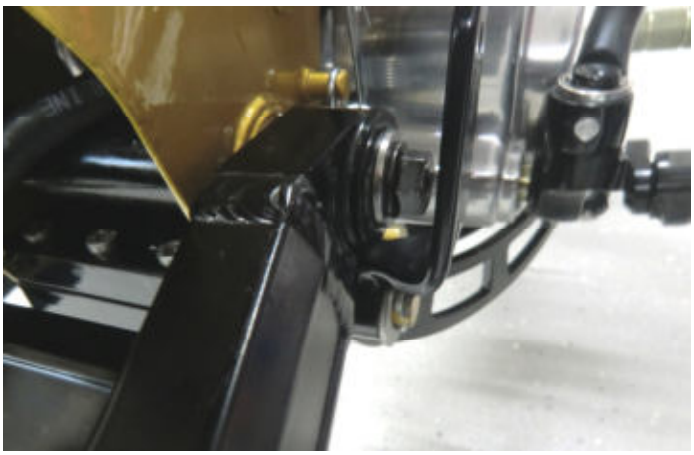
*Die selbstgedrehte Buchse passt saugend*

den – aber das war kein großer Akt. Da ich aber unbedingt Sozius Fußrasten brauche hab mir was überlegt und habe Halter konstruiert die ich mit Stoßdämpferaufnahmen und schwinge verschraubt habe die Rasten selbst hab ich bei Tante Louis gekauft als Zubehör mit E-Prüfzeichen. Bei einer außen geführten Schwinge muss man auch das Bremspedal umbauen – das Original Pedal hat mir aber nicht gefallen. darum hab ich mir im Monkey R- Look selbst ein Pedal gebaut aus 6mm Edel- ►

*Die Schwinge sowie Fußrasten im Detail.*

*Kettenradadapter mit Ruckdämpfer „Made by Eric“*

stahl. Ich musste mir langsam Gedanken machen, welche Farbe ich später mal mache – der Rahmen hatte nämlich nur eine Gelbe Pinsel Lackierung – wobei ich schon in eine solche Richtung tendierte. Von BMW gab es mal dieses Phönix Gelb auch das Austin Yellow von BMW fand ich toll, ich hab mir das bei BMW in natura angeschaut und war enttäuscht, ganz anders als im Internet - lustigerweise bin ich bei der Heimfahrt vom BMW Händlers an eine KIA Händler vorbei gefahren und da stand der neue KIA X-Ceed in einen wunderschönen Gelb/Gold – daheim nachgeschaut wie die Farbe heißt – „Quantum Gelb“ das wird also die neue Farbe – und dieses mal kein Chrom dazu nur Gelb und Schwarz so der Plan. ►



*Hier schön zu sehen, das der Bremshebel angepasst werden muss, um an der Schwinge vorbei korrekt zu funktionieren*

*„Quantum Gelb“ von KIA als Basis für den geplanten „No-Chrom-Look“ in Schwarz und eben (Quantum-) Gelb*

Nun zum Thema Motor, das hat mich die größten Nerven gekostet, der Honda C100 Motor den ich über das alte Forum gekauft hatte, lag ja schon einige Jahre im Keller, ich wusste auch, dass dieser überholt werden muss – mittlerweile hatte ich aber schon einen gewissen Anspruch, so 15PS brauch ich schon, weil man fährt ja auch des Öfteren zu zweit – was soll ich sagen nach ein paar Anfragen bei Motoren Spezialisten musste ich feststellen, dass die 15PS möglich sind aber eigentlich total unwirtschaftlich sind, da ich eh kein Freund von der Honda Nice Optik bin hab ich mich dazu entschlossen den Motor abzugeben. So und nun, was soll jetzt rein, soll auch nicht zu teuer werden.

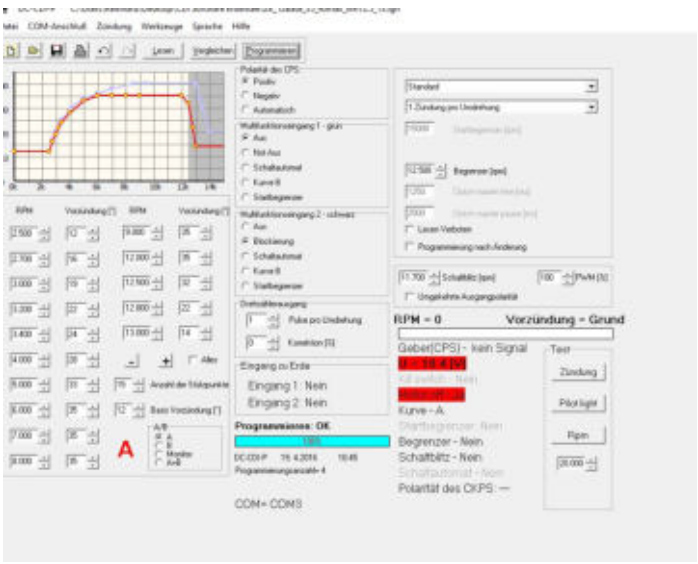
Ich hatte dann zwei Motoren in der engeren Auswahl, zum einem der Modern Works 125 4V und zum anderen den alten robusten Daytona 150 V2. Beides in einer Liga unter 1000€.

Nach ein paar Meinungen von Kollegen wurde mir eher zum Daytona geraten und da ich schon einen aus dem Hause Daytona fahre und damit zufrieden bin hab ich mir den Daytona bestellt. Diesen Motor hab ich damals aber nur noch in den Niederlanden als Lieferbar gefunden, was sich später als großer Fehler heraus stellte.

Motor ist also bestellt, bezahlt per PayPal, Auftragsbestätigung per Email bekommen – das war aber dann auch das letzte, was ich bekommen hab – über Wochen bzw. Monate keine Reaktion – immer wieder angefragt – keine Antwort erhalten - bis mir das eines Tages zu blöd geworden ist. PayPal via Chat gebeten mir zu helfen - das hat erst mal auch nicht geholfen. Erst als ich das ganze nochmals via Chat mit PayPal geklärt hatte, bekam ich mein Geld wieder – was für eine Odyssee.

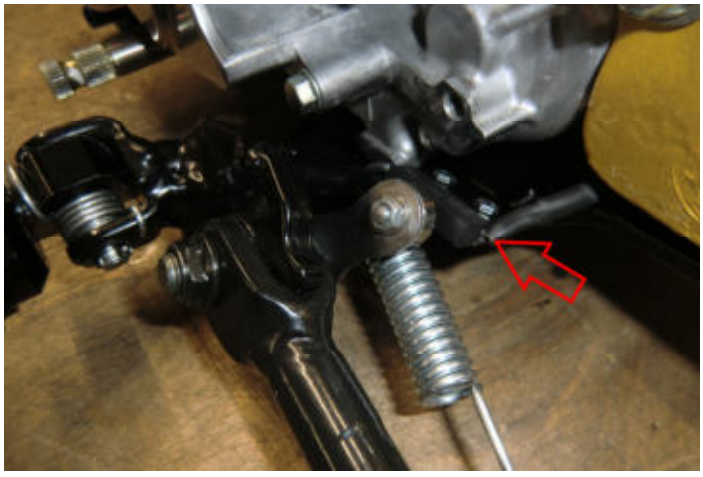
Fast drei Monate später und immer noch keinen Motor. Verzweiflung setzte sich ein – der alte C100 Motor war ja mittlerweile verkauft. Da man als Dax und Monkey Freund immer Ebay Kleinanzeigen im Auge hat und dort schon länger jemand eine Monkey mit Takegawa DOHC Motor zum Verkauf anbot – hab ich mal geschrieben, ob er evtl. auch nur den Motor verkaufen würde. Wir wurden uns relativ schnell einig und ich war jetzt stolzer Besitzer eines Takegawa 124ccm DOHC Motor mit 5 Gang Getriebe und einer Laufleistung von ca. 50km. Befeuert wird das Aggregat von einem Keihin PE28. Eigentlich ein Schnäppchen, aber zu Thema Reste Dax passt der Motor jetzt nicht mehr, da ich mein Budget schon mehr als ausgereizt hatte. Aber es kommt halt im Leben immer anders, als man denkt.

Da ich ein großer Freund von Entensee Tuning bin, hab ich mir vor Jahren eine große Zündung gesichert die ich zwar eigentlich nicht brauchte, mir aber eingebildet hab – also bekommt der DOHC Motor noch ein bisserl mehr Strom – so ca. 150W – dürfte reichen für ein 55Watt Vorderlicht und ein paar Spielereien. Das coole an dieser Zündung ist die CDI, man kann sein Mapping selbst schreiben bzw. erstellen wie man es braucht – die CDI




*Screenshot CDI Mapping*

hat außerdem einen Ausgang für einen Drehzahlmesser , Schaltblitz und Kill Schalter, verbaut hab ich nur den Kill Schalter der mittels Reed Kontakt über den Seitenständer



*Kontakt am Seitenständer.*

geschaltet ist. Die Komponenten wie Regler und CDI sind aber dafür ziemlich groß – aber Platz findet sich in der kleinsten Hütte. ►

Weiter zum Moped Aufbau, die Dax brauchte bei solch einen geilen Motor natürlich auch eine gescheite Gabel – ich hatte zur Auswahl die gekürzte Nice Gabel oder die Faddybike USD Gabel. Das Thema war schnell geklärt, Die Faddy Bike wurde als recht gut bezeichnet und Schwarz war sie außerdem auch schon – also bestellte ich eine.

Die Lenker stammten aus der Honda Monkey 12V passen ja auch wunderbar auf die Dax und in schwarz gibt es die auch noch. Bremse vorne hatte ich noch über von meinen Brembo Umbau meiner großen Dax. Original Honda Nice auf einer 220er JC Scheibe, Felge vorne 2,75er G-Craft auf 120/70/10 Heidenau K62 – den Sattel hab ich nur etwas verschönert und lackiert. ►

Langsam fall ich wieder in mein altes Muster zurück, es sollte doch eigentlich eine Reste Dax werden. Die Original Dax Fußrasten passten nicht, also die der Monkey bestellt und dazu noch verstellbare Takegawa Rasten und

weil ich bei meiner anderen Dax das auch schon hatte hab ich noch so eine Motor/Rahmenverstärkung gebaut – die wahrscheinlich nicht nötig gewesen wäre, aber ich mir eingebildet hab.

*Viel hilft viel...*

Die Schutzbleche sind vorne Honda Monkey J2 und Hinten von der CT Dax – ursprünglich wollte ich die in Schwarz Chrom haben – ging aber ordentlich in die Hose – dann hab ich sie mit allen anderen klein Zeug schwarz Pulvern lassen – da gefiel mir die Qualität nicht – zu guter Letzt sind sie dann in Rahmenfarbe lackiert worden – was die beste Entscheidung war.

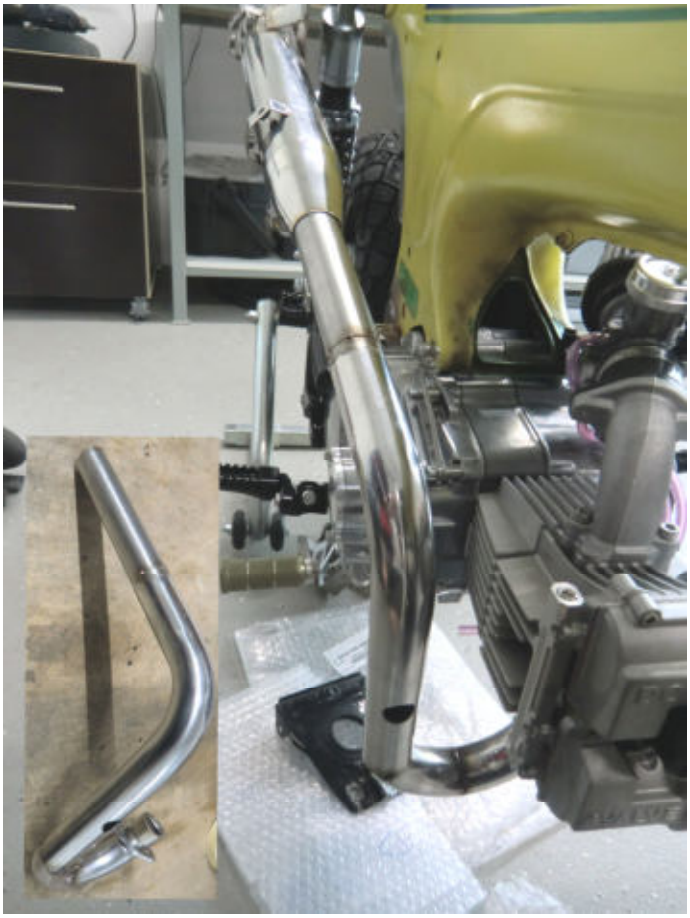
Ach ja das Tachogehäuse ist von der AB23, da man einfach mehr Platz drin hat, um die ganzen Kabel zu verstauen. Also Tacho hab ich den Daytona Velona mit 60mm gewählt – hat eigentlich alles drin was man braucht bis auf einen Drehzahlmesser. Mit dem Opus Tachoadapter und einer guten Feile passt der Tacho rein. Den Tacho gibt es auch mit 140km/h, die 200km/h lassen natürlich noch Luft nach oben ;-). Für diesen Tacho gibt es auch einiges an Zubehör so konnte die original Tachowelle bleiben, das Signal übernimmt ein Abnehmer der an die Welle geschraubt wird .

*Tacho bis 200 km/h*

Bei den Stoßdämpfer hab ich auch nicht gespart – habe die guten verstellbaren Takegawa Dämpfer mit 340mm Länge verbaut. Sitzbank ist eine neue CT Sitzbank, die hatte ich noch rumliegen ... ►

*Feinste, verstellbare Takegawa Stoßdämpfer fügen sich harmonisch in das Gesamtbild ein*

Das Thema Auspuff war ebenfalls ein Kapitel für sich. Es musste ja ein obenliegender Auspuff werden, damit der Sozius Platz hat – am besten natürlich möglichst im Original Look – „ach“, dachte ich mir, einfach den Kitaco Race bestellen, hin schrauben und gut ist – so ist es natürlich nicht gekommen – nichts hat gepasst! – der DOHC Motor hat seinen Auslass senkrecht nach unten nicht so wie gewohnt die leicht nach rechts versetzt.



*Erste Anprobe—Krümmer schon mit Loch für Lamda-Sonde*

Passt nicht, was tun? Zerschneiden – also den neuen Auspuff abgeschnitten – den Krümmer in Teile geschnitten und so zusammengeschweißt, dass der Verlauf passt - da ich kein Schweißer König bin, konnte ich das so nicht lassen, aber ich hatte jetzt ein Muster für einen Nachbau – zum einen hab ich mir einen Krümmer Anschluss drehen lassen, da der original Kitaco Race Krümmer so eine Verjüngung drin hatte, die mich gestört hat und zum anderen hätte das nicht mehr zum neunen Krümmer gepasst – da hatte ich eine Fa. Gefunden, die mir einen Krümmer mit 32mm Durchmesser baut.

Ein guter Schweißer hat mir dann alles zusammengeschweißt incl. Lambda Sonden Zugang – ein riesen Aufwand und von den Kosten gar nicht mal zu sprechen.

Der Auspuff ist jetzt zweiteilige Krümmer und End Topf sind ineinander gesteckt und werden mittels Auspufffeder gehalten – somit kann ich evtl. später mal einen anderen End Topf anbauen ohne die ganze Anlage neu machen zu müssen. Der ganze Auspuff wurde dann noch Keramik beschichtet.

*So langsam nimmt der Auspuff Gestalt an*

*Genau so hatte ich mir das vorgestellt*

Da ich wenig weiß wie heiß so ein DOHC Motor wird und ich eigentlich, wenn es nicht sein muss, kein Ölkühler mag hab ich mir ein noch ein Ölthermometer eingebaut - nennt sich Koso Coin – gemessen wird direkt im Öl. Koso Coin kann aber nur bis 120 Grad messen – danach blinkt es nur noch. Wenn ich also ständig im blinkenden Bereich fahre werde ich früher oder später einen Ölkühler verbauen müssen – aber das wird sich zeigen. ►

Leider hab ich es nicht geschafft, einen TÜV Prüfer zu finden, der mir das alles einträgt – ich habe wirklich viel probiert, aber keine Chance. Da ich aber kein Fahrzeug zum schön stehen brauche, hab ich mich entschieden die Dax zu verkaufen – ob in Einzelteilen oder am Stück.

Es ist mir echt schwer gefallen die Dax abzugeben , ich hab halt genau das gebaut was ich mir vorgestellt hatte – was soll man sagen, das Leben geht weiter auch ohne DOHC – „auch wenn man ohne DOHC scheiße ist“ (Zitat Daxfieber )

Der neue Besitzer lebt in Asien, genauer gesagt in Vietnam und erfreut sich jetzt ohne TÜV an der Dax.

*Servus...*

Ich hoffe euch hat mein Aufbaubericht gefallen – ich glaube aufgrund der TÜV Hürden war das mein letzter Tuning Aufbau, ich werde mich jetzt nur noch an Original Sachen ran machen – mal schauen, ob ich mein Versprechen nicht breche. ☺

Gruß

Reinhard alias „Garlardo“ ◄

* Willkommen in Vietnam

TEXT UND FOTOS:
CHRISTIAN WOLF „STINGRAY“
MICHAEL EISENMANN „HONDUX“

**E**s hat sich halt so ergeben…

Mehr als einmal fiel dieser Satz im Gespräch inklusive einem angedeuteten Schulterzucken mit unserem Vereinsmitglied Chris „Stingray“ Wolf oder halt kurz und bündig „Monkey Rider“ anlässlich eines Besuches vom WDR. Richtig, ein Kamera Team des Westdeutschen Rundfunks gibt sich die Ehre, um eine kleine Doku über den Monkey Rider und seine zahlreichen Bonsai-Zweiräder zu drehen. Diese Gelegenheit wurde genutzt, einige Antworten zu bekommen auf Fragen, die ihm schon immer mal gestellt werden sollten. Chris schraubt meistens im Verborgenen in seiner kleinen Werkstatt westlich im Pott, sprich Ruhrgebiet, im schönen Mülheim an der Ruhr. Er ist aber beileibe kein Eremit, dafür aber auf seine ruhige, sachliche Art sehr auskunftsfreundlich und so möchten wir Chris ein paar Fragen stellen, damit neben vielen TV Zuschauer/-innen auch wir ihn ein wenig besser kennenlernen.

**F:** Chris, wann hat das eigentlich angefangen? Also wo und wann hast du dir den Dax- und Monkeybazillus eingefangen?

**A:** Tja, genau genommen mit einem Besuch der „Veterama“ in Mannheim im Jahr 2011. Da „stolperte“ ich über, man kann sagen, die rostigen, verbeulten Fragmente einer unvollständigen roten Z50a.

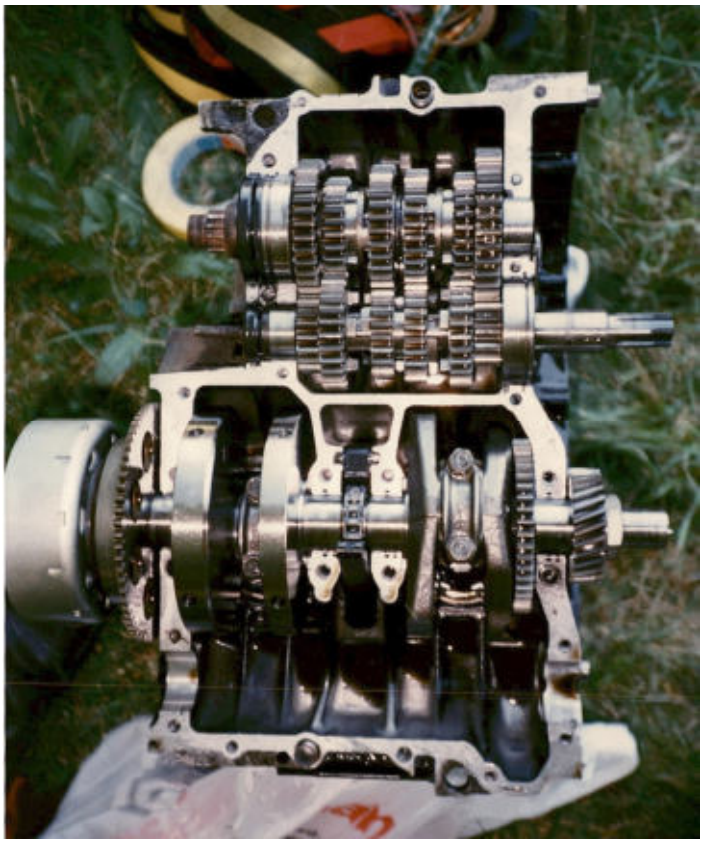
So eine Monkey hatte ich schon immer ganz oben auf meiner „Haben wollen“ Liste. ►

Nach einigen Runden nebst verzehren von Bratwurst und Bier habe ich die dann für 650€ mitgenommen, wobei ich schon damals diesen Preis im Verhältnis zu anderen „Motorradleichen“ recht üppig fand. Übrigens habe ich über diese Totalrestaurierung einen ausführlich bebilderten Bericht im Vereinsmeier 2017 geschrieben.

**F:** Totalrestaurierung. Genau. Da möchte ich doch gerne mal erfahren, woher du dein Können und Wissen über schweißen, drehen, lackieren, usw. hast. Du bist ja bekannt dafür, dass du inzwischen in einer **affen**artigen Geschwindigkeit derartige Projekte durchziehst. Respekt! Wie geht sowas?

**A:** Eigentlich habe ich schon immer geschraubt 😊 . Also ich schätze mal als 8 jähriger Knirps habe ich schon meine Fahrräder umgebaut, damals hat mir mein Vater (Maschinenschlosser) schon einiges beigebracht. Richtig los gings dann mit meinem ersten Mofa, eine Kreidler Flory. Die habe ich komplett zerlegt, neu lackiert und umgebaut. Da habe ich auch die ersten Erfahrungen mit Motoren gesammelt. Als ich mit ihr fertig war, fuhr sie knappe 90 km/h. Ein paar Sozialstunden später wusste ich, dass das keine so gute Idee war.

Mit 18 kamen dann die ersten Motorräder, wo ich bei einer den kompletten Motor auf einem Campingplatz in Frankreich zerlegt und repariert habe. Learning by doing.



Bis hierhin konnte ich schrauben und lackieren, schweißen noch nicht. Das kam erst, als ich mir 1992 einen Karmann Ghia im schrottreifen Zustand (wundern tuts wahrscheinlich keinen) zugelegt habe. Da blieb mir nix anderes übrig, als es zu lernen. Blechtafeln sowie ein Schweißgerät gekauft und los gings. In den Karmann habe ich ca. 500 Stunden Schweißarbeit reingesteckt, danach kann man es halt.

**F:** In Deiner Garage habe ich auch Bilder von Harleys gesehen. Unser Mitglied Günter B. hat ja berichtet, dass er selbst jahrelang Bikes aus Milwaukee fuhr, um dann auf Dax umzusatteln. Hast Du auch eine HD-Vergangenheit?

**A:** Mein Harley Intermezzo hat von 2014 bis 2020 gedauert. Ich fand dem V2 mit seinem typischen Sound schon immer geil. Ich hatte durch Zufall eine 99er Sportster drei Straßen weiter von mir für einen Schnapperpreis ►

gefunden. Optisch haben die mir allerdings noch nie gefallen, also wurde sie komplett im 70er Jahre Stil umgebaut bis sie mir gefiel. Vor ein paar Monaten habe ich sie dann verkauft. Sehr wenig gefahren und mit meinem Rücken gings auch nicht mehr so gut. Der Eimer sah dann zwar geil aus, hatte aber keine Federung mehr…

**F:** Ok, der Beginn war also eine rote A-Monkey, die ja jetzt makellos im Original „Mexico Yellow" dasteht. Aktuell bevölkern 14 oder 15 von den lütten Viertaktern jetzt die Doppelgarage, in der normalerweise auch das Auto Deiner Gattin stand. Wie steht sie denn zu Deinem Hobby und deiner Sammelleidenschaft?

**A:** Meine Frau hat mich kennengelernt, als der Karmann komplett zerlegt war, also im Großen und Ganzen wusste sie es schon, worauf sie sich einlässt.

Zum Glück ist Angelika sehr verständnisvoll und lässt mir meine Spleens. Ihr ist es auch lieber, dass sich mich beim Schrauben in meiner Werkstatt weiß, als dass ich meine Kohle und Zeit in Kneipen schleppe. Zumal zunächst als unbeteiligte Außenstehende, hat sie mittlerweile aber auch Gefallen an der Sache gefunden und düst sehr gerne mit ihrer Automatik Chaly bei Ausfahrten mit, nachdem der erste Versuch mit einer Monkey und Schaltung in unserem Toscana Urlaub kläglich gescheitert ist und in einem Zaun endete. Zum Glück lief es für alle Beteiligten glimpflich ab – puh!

**F:** Oje, aber schön zu hören, dass nichts schlimmes passiert ist. Es fällt doch auf, dass Du über echt seltene Fahrzeuge verfügst, die es so in Deutschland nie offiziell gab. Aber wie kam das denn, dass Du weitere Bonsai Bikes aufgenommen hast und die vorbildlich artgerecht hältst?

**A:** Das hat sich halt so ergeben. Mit der Z50A bin ich mit der Dax und Monkey Szene in Berührung gekommen. Hatte mich im Forum angemeldet und bin so auch auf die Monkey Garage in meiner Nachbarstadt Duisburg gekommen. Dort durfte ich mal die blaue J1 vom Burkhard fahren (das Grinsen hatte ich zu Hause noch im Gesicht). Von da an wusste ich was ich als nächstes wollte, eine Monkey mit großer Zulassung. Daraus ist meine orange J1 entstanden. Und da mein Hobby Schauben ist, kam dann halt die ein oder andere Monkey hinzu.

**F:** Klingt ja ganz so, als seist du dir keinerlei Schuld bewusst. Eine Folge der Infektion? Aus meiner Sicht hat dich der Virus schon ordentlich erwischt. Da können wir ja froh sein, dass es noch keinen Impfstoff dagegen gibt. Hast du denn ein Limit an Fahrzeugen oder wirst du dich mal mangels Platzes von dem ein oder anderen Unikat trennen?

**A:** Der Platz wird langsam eng, 2 Monkeys stehen schon im Haus, die gelbe A und eine gelbe J1. Ich habe mich tatsächlich schon von 5 Monkeys getrennt, 3 A's, eine R und eine Gorilla. Es ist durchaus möglich, dass ich noch weitere verkaufe. Ich habe nun mal Gefallen an außergewöhnliche und in Deutschland seltene Exemplare gefunden, sollten aber dann im Originalzustand sein, sowie die orange JDM Gorilla hier: ►

**F:** Du bist ja in der IT-Branche tätig, da gibt es, soweit ich weiß, nur Dreck und Staub auf den Platinen von Lüfter und Co? Aber doch selten Rost, alte Schmiere sowie Öl, was zum Schweißen oder Ähnlichem. Auch die Werkzeuge sind i. d. R. filigraner als die zum Schrauben an Mopeds oder dem Karmann Ghia, der einträchtig neben Deinem Fuhrpark an Bonsai Bikes steht. Gehe ich recht in der Annahme, dass du seit jeher sehr gerne geschraubt oder repariert hast? Gab es denn im Hause Wolf schon immer irgendwelche Restaurationsobjekte?

**A:** Ich war ja nicht immer in der IT tätig, ich habe ja auch mal was Gescheites gelernt 😉, Energieanlagenelektroniker, da kommt man mit vielen verschiedenen Materialien in Kontakt, die man bearbeiten muss.

Der Hang zu Oldtimern wurde von meinem Vater geweckt, der sich eine BMW R26 im desolaten Zustand zugelegt hatte - müsste irgendwann so um 1988 gewesen sein. Die haben wir als Vater-Sohn-Projekt restauriert und ist auch immer noch in seinem Besitz. Wird aber auf Grund des Alters meines Vaters nicht mehr gefahren. Vielleicht reanimiere ich die mal.

**F:** Jetzt ist ja sogar der WDR auf dich aufmerksam geworden. Wie ist es denn dazu gekommen?

**A:** Auf einer 50ccm Moped Ausfahrt des „MMC Lagerschaden Moers“ kam ich mit jemanden ins Gespräch, der eine goldene Dax fuhr. Wir haben einfach mal Telefonnummern getauscht. Ich glaube, ein Jahr später hat er sich nochmal bei mir gemeldet, weil er Teile für seine Dax gesucht hat, die ich sogar da hatte. Er kam vorbei und hat die Teile abgeholt, dabei hat er meine Sammlung in der Garage gesehen und war total begeistert.

*Hier ist der „Auslöser“ des Monkey Virus beim Chris sowie ein kleiner Teil seiner Folgen zu sehen...*

Ein paar Tage später rief er an, sagte das er beim WDR arbeite und einem Redakteur von meinen Monkeys erzählt habe. Der war wohl sofort Feuer und Flamme. Er fragt mich dann, ob ich mir vorstellen könnte, dass er ein Bericht darüber macht. Was ich bejahte.

**F:** Jetzt sind ja die Kollegen vom WDR wieder weg. Wie war´s für dich? Hattest du dir das so in etwa vorgestellt?

**A:** Also, um ehrlich zu sein, war es schon ein wenig schräg. Es fing ja schon damit an, dass der Reporter heute früh um 10:00Uhr anrief und fragte, ob wir das auch schon um 12:00Uhr anstatt 13:00Uhr machen könnten? Ich erwiderte, dass dies möglich sei, da ich eh Urlaub habe. Dann meldete er sich nochmal, das er sein Kamera Team nicht erreiche und sich eben selber noch eine Kamera besorgen muss 😂. Ich dachte mir nur, läuft. Und mir gingen die Gedanken durch den Kopf, für welche ***Profis*** ich GEZ Gebühren zahle. Als er dann *nach* den bereits eingetroffenen „Schauspielerkollegen“ da war, fragte er ja, was wir denn jetzt machen - hmm - , hatte ich mir anders vorgestellt.

So langsam kam’s dann ins rollen, ein paar Schrauberszenen, Aufnahmen von meinen Mopeds, zwischendurch immer ein einige Fragen. Die Notizen wurden auf einem (Schmier-?)Zettel gemacht und ich dachte nur, hoffentlich verliert er den nicht 😉. Irgendwann trudelte ja das angekündigte Kamerateam (zwei Personen und eine GoPro) ein, wovon einer der Jan war, der die ganze Sache eingestielt hatte. Dann ging’s ja zu den Fahraufnahmen im Industriegebiet in der Nähe, jeder von uns hatte, glaube ich, die GoPro beim fahren mal am Moped und es wurden zwischendurch immer wieder ein paar Fragen gestellt, bzw. Anweisungen fürs Fahren gegeben. ►

Alles in Allem war es sehr interessant, für uns alle war es ja das erste Mal. Frank, der Reporter, versuchte echt sein Bestes, um uns klarzumachen, dass wir während der Aufnahmen viel mehr labern sollen. Leider gar nicht so einfach und so blieben wir ja recht maulfaul, was ihn schon fast zum Verzweifeln brachte. Im Schrauben und Fahren sind wir jedenfalls deutlich besser als Schauspieler ohne gelernten Text. Zum Glück hat ja Angelika mit ihren (ehrlichen) Antworten unser aller „Kommunikationsproblem“ sehr charmant gelöst und somit auch super ihren Beitrag zum Gelingen beigetragen.

Für das nächste Mal wissen wir aber jetzt Bescheid, dass man sich besser vorbereiten muss und idealerweise das Drehbuch schon fertig hat . Eine GoPro sollte bereitliegen und - ach was, am besten machen wir die Aufnahmen und den Schnitt vom Beitrag auch schon vorher selber...

**F:** Korrekt. Eine Deiner zahlreichen Errungenschaften ist ja die orange Gorilla, die ja auch das Titelblatt des diesjährigen Vereinsmeiers ziert. Wo hast Du die denn her?

**A:** Also, da gibt es in der niederländischen Stadt Utrecht einen Händler namens „Fourstrokebarn“, der containerweise Dax und Monkeys vorwiegend aus Japan importiert. Männer sollen sich ja wahnsinnig gerne in Baumärkten rumtreiben, um sich mit allerlei Farben, Werkzeugen, Schrauben und Maschinen einzudecken. Für mich ist *das* im Gegensatz zu einem Besuch bei „Fourstrokebarn“ Kindergeburtstag, so viele außergewöhnliche Moppeds sind dort vorhanden.

Entgegen meinem üblichen Jagdschema nach Fahrzeugen, die mehr oder weniger von Grund auf in Stand gesetzt werden müssen, hat mich hier die originale Patina und der selten gute, unverbastelte Zustand gereizt. Daher bin ich abgezählten € in der Tasche die knapp 180km nach Utrecht gefahren und habe (nur!) die orange Gorilla mitgenommen. An dieser Stelle eine persönliche Empfehlung: wer nicht in der glücklichen Lage ist, zu wissen, wohin mit all seinem Geld, dem kann ich nur raten, unbedingt nur den *exakten* Euro-Betrag einzustecken, der für den Kauf des Objektes der Begierde nötig ist. Keinesfalls größere Mengen an €, $, £, Krügerrand Münzen oder gar eine No-Limit-Kreditkarte mitnehmen. Ansonsten besteht erhöhte Gefahr, volley ein oder zwei oder gar drei weitere seltene Zweiräder „Made in Japan“ mit liegendem Einzylinder einzupacken. ►

**F:** Danke für den Tipp, der mit Sicherheit die ein oder andere Beziehung monkeyinfizierter Mitmenschen retten könnte. Wie ist denn die weitere Planung in Sachen Dax und Monkey? Bist du denn wieder auf der Pirsch? Wenn ja, gibt es noch Kandidaten wie z. B. eine HONDA Cub, die du noch gerne dein Eigen nennen möchtest?

**A:** Nun ja, es hat sich halt so ergeben, dass mir recht günstig einen Monkey Lacksatz in Weiß zugelaufen ist und da ich noch über einige Monkey Rahmen, Motoren und ein gut sortiertes Teilesortiment verfüge, überlege ich mal ganz in Ruhe, was mir dazu einfällt.

So ne Monkey ist doch dann recht fix aufgebaut, wenn die Idee stimmig ist und das Zusammenbauen dank der bereits bereitliegenden Komponenten zügig einhergeht. Das ein oder andere hätte ich schon noch gerne, eine Cub aus den 70ern oder eine ST50M/C oder ein limitierts Monkey Sondermodell, obwohl ich dann lieber ein patiniertes Exemplar mit Originallack vorziehe. Es kann aber auch was ganz anderes werden, da braucht nur die nächste E-Mail von „Fourstrokebarn“ mit neu eingetroffenen Fahrzeugen kommen 😉.

**F:** Verstehe. Anders Thema: nimmst Du eigentlich auch mal das ein oder andere Bonsai Bike mit in den Urlaub?

**A:** Ja, eigentlich immer. Am Anfang war es noch die Skyteam Fell Gorilla (Chewbacca), weil mir die Originalen zu schade waren und die Gefahr bestand, dass die ohne meine Zustimmung den Eigner wechselten. Aber seit ein paar Jahren, wo Angelika jetzt auch infiziert ist, kommt halt ihre Automatik Chaly und irgendeine Monkey mit, ich wechsle da mal immer und nehme zur Not die beiden mit in die Ferienwohnung...

**F: „**Monkey and Chaly in the house“, sozusagen. Was planst Du denn sonst so noch oder bewegt Dich?

**A:** Es gibt da noch die „Honda MiniRiders“, eine Truppe von ca. 20 Leuten, die regelmäßig an mehreren 50ccm Mopedmarathons teilnehmen wie z.B. der ÖMM, dem Ötztaler Moped Marathon. Hier treffen sich einmal im Jahr Ende Juni Naturbekloppte auf ihren 50er Mofas und Mokicks, um an einer unvergleichlichen, aber sehr bergigen 240km Ausfahrt teilzunehmen. Mit ein bis vier PS die Berge rauf ist also sowas von entschleunigend. Leider, wie fast alles in diesem Jahr, fiel auch 2020 der ÖMM wegen Corona aus.

Ansonsten würde ich gerne mal mit einer 50er Monkey von mir aus zur Nordsee rauf, dürfte so eine 600km Tour werden, dafür baue ich gerade einen Anhänger...

**F:** Aha, Du stellst mal eben so an deine Werkbank hin und konstruierst einen Anhänger. Wie geil ist das denn? Gibt es da nix von der Stange? Wie ist es denn dann mit einer richtigen Zulassung?

**A:** Es gibt fertige Hänger aus der ehemaligen DDR für die Simson. Diese verfügen über eine Zulassung, allerdings eben nur für die Simson. Leider haben diese Teile seitlich so große Fahrradräder, wie sieht denn das bitte schön hinter einer Monkey aus?

Also „built not bought“, kann ich dazu nur sagen. Kaufen kann ja jeder. Ich möchte aber gerne was selber schaffen. Es hat sich zufällig ergeben, dass ich noch einige Stahlprofile im Fundus habe. Daraus wurde der Rahmen, den hab ich bereits soweit fertig geschweißt. Mit an Bord kommt ein BW-Koffer, den ich mal geschenkt bekommen habe. Achse und stilechte Monkeyräder liegen bereit. Zulassung ist etwas tricky. Bei Mofas kannst Du einfach einen Anhänger dranklemmen. Bei Mokicks oder anderen schnelleren Zweirädern muss der Anhänger deutschlandtypisch geprüft und amtlich abgesegnet sein, welches dann der Anhänger stolz als Typenschild ►

zeigen darf. Dabei gedenke ich, mit dem Anhänger noch im Rohbau beim örtlichen TÜV vorstellig zu werden und dort einen verständnisvollen Prüfer zu finden, der mir das Ding abnimmt. Je nach Ergebnis könnte es auch eine Story für den Vereinsmeier 2021 werden.

**F:** Da sind wie aber so was von gespannt, wie das wohl ausgehen wird. Zum Schluss noch die Frage nach deinem schönsten Erlebnis mit deinen Fahrzeugen? Also was blieb dir als tolles Erlebnis im Gedächtnis?

**A:** Da gibt es mehrere, wie der Urlaub in Kroatien mit der Kumamon Monkey, da bin ich über 400km durch die schönsten Landschaften gefahren. Aber das geilste war der ÖMM 2018: 1500 Leute, 50ccm 240km, über 5 Pässe bei bestem Wetter durch die Alpen. Fast 12 Std. auf´m Bock war so schmerzhaft wie geil und unvergesslich.

**F:** Ok, ich merke, du machst weiter auf Deinem ungewöhnlichen Weg. Lass uns in Form von weiteren Berichten daran teilhaben. Danke dir und weiterhin alles Gute.

**A:** Ich danke dir, vielleicht findet sich der ein oder andere in meinen Worten wieder oder hält mich halt für bekloppt, auch egal, ich bin halt so wie ich bin... ◄

# Meine Power-Dax

TEXT UND FOTOS:
FRANZ FEUERREITER „FIRERIDER“

Ich freue mich sehr, als Gastautor einen Teil zu diesem Vereinsmeier beitragen zu dürfen. Ach ja, ich bin der Franz Feuerreiter, im Bonsai Forum als „Firerider“ unterwegs. Mit meiner Familie wohne ich im schönen Bad Tölz, gut 50km südlich von München, wo ich auch lange Zeit beruflich tätig war. Gelernt habe ich übrigens Feinmechaniker bei der Fa. Siemens in München und auch die Meisterprüfung gemacht. Mittlerweile bin ich 66 Jahre alt und im wohlverdienten Ruhestand. Damit es mir nicht langweilig wird habe ich mir in meinem Garagenkeller eine kleine Werkstatt mit Drehbank, Fräsmaschine, usw. eingerichtet.

Mit dem Dax Virus bin ich seit Frühjahr 2005 infiziert, ein Freund hatte eine 1988er AB23 ungenutzt rumstehen die ich ihm dann abkaufen konnte. Diese 12V Dax habe ich zunächst ein wenig optisch aufgehübscht, aber schon in Herbst bekam sie einen 125er Zongsheng Motor mit entsprechender Zulassung. Mittlerweile hat ein anderer Freund die AB23 übernommen und hat seit dem ebenfalls seine helle Freude damit. ►

Im November 2005 ist mir dann diese ziemlich heruntergekommene 6V ST50G Dax zugelaufen.

Einige Zeit später, genauer gesagt im Frühjahr 2006 sowie mit ein paar Neuteilen und einem neuen Farbkleid versehen, sieht die Dax wieder ganz manierlich aus. Auch in diesem Fall hat die Dax bei einem anderen Freund ein nettes Zuhause mit reichlich Auslauf gefunden. Schon seinerzeit habe ich mal angefangen, Teile wie den Zusatzinstrumentenhalter selbst herzustellen.

Zeitgleich mit dem eigentlichen Hauptdarsteller dieser Story, der orangen CT70, habe ich im Winter 2007/08 eine AB23 für einen Freund mit aufgebaut. Auch hier habe ich motormäßig für ein wenig mehr Schub gesorgt. Der originale 12V Motor kam zunächst in´s Regal bis:

Im Frühjahr 2019 dann diese Lady Dax entstanden ist:

Passend zum Namen habe diese Dax für meine Tochter zum 40sten Geburtstag gebaut. Mit dem 50er AB23 Regalmotor eben von der Blauen. Auch hier wurde nach meinen Vorstellungen optisch und technisch optimiert. Mittlerweile habe ich nur noch die orange CT70, die Lady Dax steht aber in der Moppedgarage daneben.

Außerdem gehören zu meinem Fuhrpark noch:

Eine BMW R1200C Bj. 2001. Wer genau hinsieht, entdeckt einige der vielen Teile, die ich dafür entwickelt und gebaut habe.

BMW R75/6 Bj. 1975 ►

Hier zu sehen meine BMW R25/3 aus dem Jahr 1954, somit genauso alt wie ich...

Für unterwegs ideal ist meine BMW G650X Xcountry Baujahr 2007, die immer mit an Board ist, wenn wir mit unserem Camper unterwegs sind.

Oh, ich merke gerade, dass ich abschweife, daher flux wieder zurück zum eigentlichen Protagonisten, der orangen CT70. Seit deren Aufbau sind mittlerweile 12 Jahre vergangen, wobei es im Laufe dieser Zeit immer wieder kleinere Änderungen und/oder Optimierungen gegeben hat. „A biker´s work is never done“.

Den Rahmen hatte ich seinerzeit mal über das „Schwabenforum“ als Tauschgeschäft erhalten, es ist ein amerikanischer CT 70 Rahmen Baujahr 1970 mit original Schwinge. Das ST70 Gabeloberteil inkl. Gabelbrücke habe ich über Ebay erstanden.

Als ich endlich mit dem Aufbau begonnen habe, hatte ich die Teile schon ein oder zwei Jahre Zuhause liegen.

Blick in den „Tankraum“, leichter Rost vorhanden. Der Zustand wird in einschlägigen, englischsprachlichen Verkaufsportalen sicherlich gerne als „mint condition“ bezeichnet.

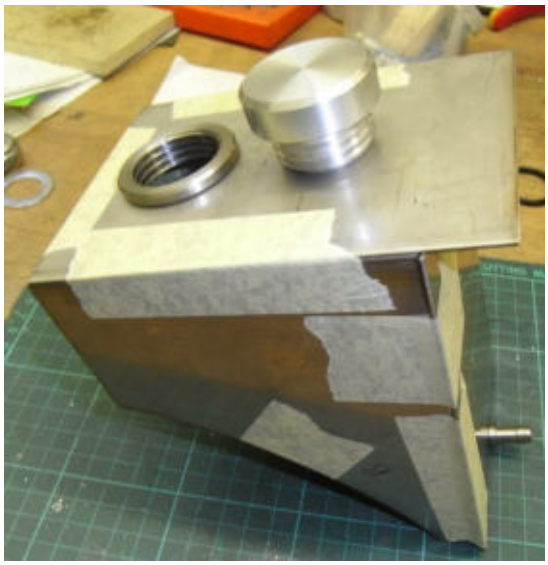
Im November 2008 war es dann soweit, da mir ein Honda Nice damals noch zu teuer war wurde ein 150er Lifan eingebaut, auch die Farbe stand schon fest: Lamborghini Orange (ARANCIO BOREALIS PEARL) sollte es werden. Also ein 3-Schicht Pearlmutteffektlack, der neben dem Basislack einen speziellen Vor– sowie ordentlich Klarlack ►

benötigt, dafür in der Sonne einen faszinierenden und beeindruckenden Effekt erzeugt:

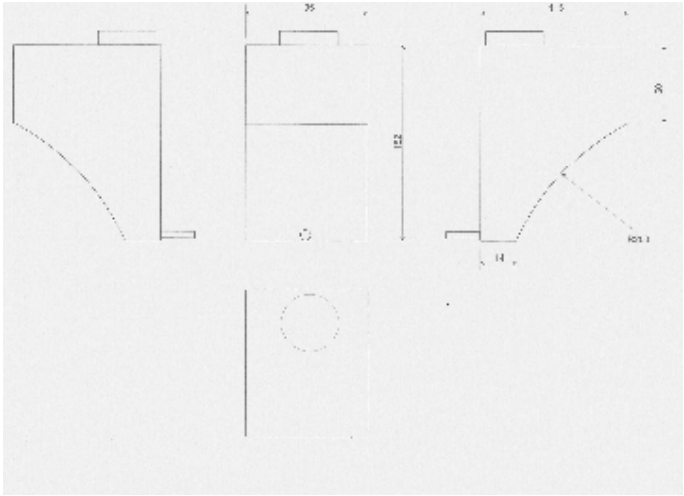
Unmittelbar nach dem Lackieren - die Bauchbinde ist, wie ich finde, ein MUSS, gerade bei dem Baujahr.

Am Lenkkopf sieht man das Schließblech für ein „deutsches“ Lenkschloss, das es bei der CT70 nicht gibt. Dieses wurde von mir angefertigt und ein Freund hat es mir dann angeschweißt.

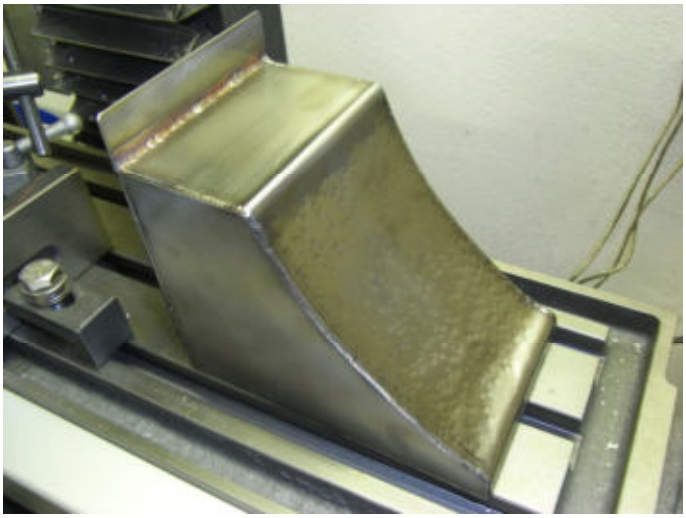
In diesem Stadium habe ich mir u. a. auch Gedanken darüber gemacht, wie ich das überschaubare Tankvolumen von schmalen 2,5l Benzin ein wenig erhöhen könne, jedoch ohne dass es optische Einbußen wie der Anbau eines seitlichen oder hinteren Zusatztanks nach sich ziehen würde. So machte ich mich ans Werk, einen angepassten Zusatztank herzustellen, der ebenfalls unter der Sitzbank verschwindet. Inhalt: so 0,8 - 1,0 Liter. Als erstes habe ich eine Papp Attrappe angefertigt, nach dieser die Blechteile aus Edelstahl erstellt. ►



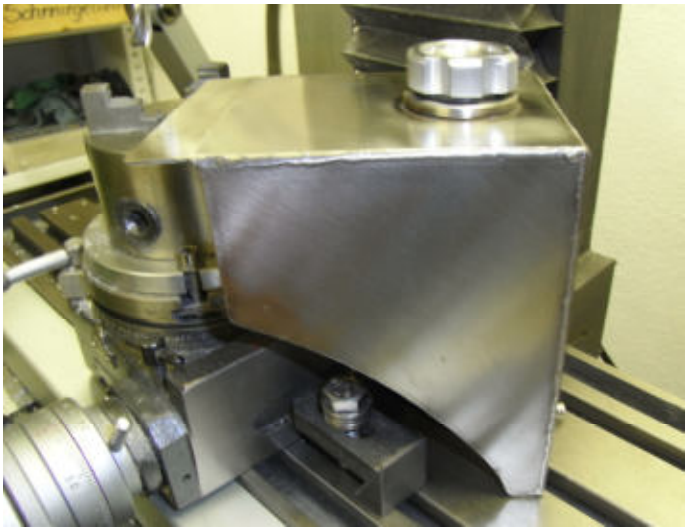
Die Gabeldämpfer habe ich mit Hilfe einiger selbst gedrehten Buchsen in das ST70-Oberteil eingebaut. Die Standrohre wurden Glasperlgestrahlt und auf Hochglanz poliert. Die Buchsen und Staubkappen habe ich aus Alu gedreht und ebenfalls poliert. Die Schwinge wurde in Silber lackiert, damit setzt sie sich etwas vom Rahmen ab, gefällt mir so immer noch.



Als Maßzeichnung auf dem PC erstellt…



Nun mussten „nur noch“ die Bleche entsprechend ausgeschnitten werden. Da ich zur Blechbearbeitung nicht sonderlich gut ausgerüstet bin, musste ich das Blech mit Bügelsäge und Feile auf Maß bringen. Gebogen habe ich dann am Schraubstock, den großen Radius habe ich mit einem Kugelhammer gedengelt. Da ich selbst nicht so toll schweißen kann hat das ein Spezialist übernommen und, wie ich finde, prima Arbeit abgeliefert.



Den Tankeinfüllstutzen und den Auslauf habe ich aus Edelstahl gedreht und ein Gewinde geschnitten. Der Tankdeckel ist aus einem Alublock hergestellt worden.

Wo ursprünglich mal der Batteriekasten nebst Regler seinen Platz hatte, thront nun harmonisch der Zusatztank. Der Deckel hat natürlich eine Belüftung und sowas wie eine Zwischenkammer, damit oben kein Benzin austreten kann. Als Ersatzspieler für die Batterie ist nun ein Akkupack im Einsatz, den ich im Werkzeugfach unter der Sitzbank untergebracht habe.

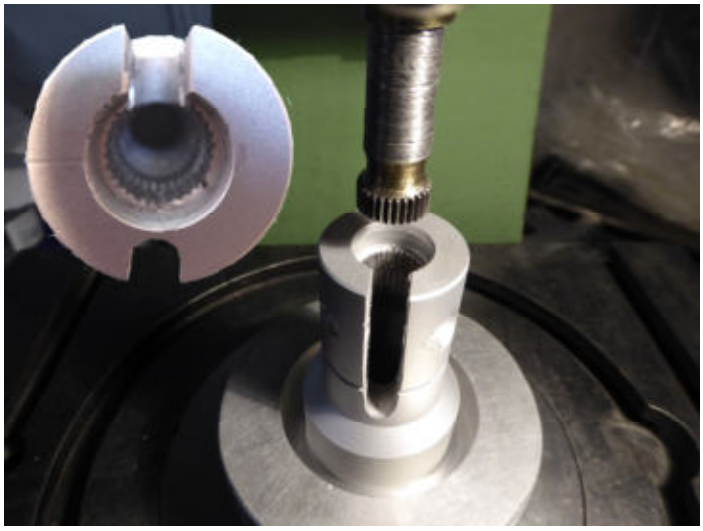
Hier ein Bild vom fertigen Zustand. Da unter der Sitzbank noch Luft nach oben war, konnte ich sicher und platzsparend neben dem Regler auch das Blinkrelais unterbringen. Rechts neben dem Blinkrelais lugt weiter unten die CDI ein wenig hervor. Links führt die Leitung zum Akkupack. ►

Ende März 2009 war es dann soweit die Dax war fertig. Die Sitzbank empfinde ich heute noch als sehr schlimmen Fehlgriff und ist mittlerweile aber auch ausgetauscht. Das Monkey Schutzblech vorne gefällt mir jedoch immer noch gut.

Nach dem Motto „built not bought“ wurde vieles von mir selbst nach meinem Gusto angefertigt. Schaltwippe, Kettenschutz, Fußrasten, Auspuffhitzeblech, Uhrenhalter,...

Beispiele gefällig?

Die Schaltwippe besteht aus 4 Teilen plus Schrauben. Den Hebel, den ich aus einem 8mm Flachalu gefräst habe für die Aufnahme der beiden Walzen sowie das verschraubte Klemmteil für den Anschluss an die Schaltwelle.



Die Verzahnung für das Klemmteil habe ich mit Hilfe einer alten Schaltwelle und einer Handhebelpresse eingedrückt.

Oder diese Uhr(-en) für die Lenkkopfmutter... ►

Fügt sich doch harmonisch ein, oder? Die Uhr ist übrigens von Louis. Das Ziffernblatt habe ich am PC gezeichnet und aus Folie lichtstabil drucken lassen. Da ich noch einiges an Aluminium, Ideen und zum Glück das know how sowie zufällig die passenden Maschinen hatte, kamen noch weitere Dinge (blink-blink) dabei heraus. Knebelschrauben für den Lenker oder die Überwurfmutter für die Standrohrbefestigung.

Einige Stunden flossen in das Hitzeschutzblech für den NHRC Auspuff. Ohne geht es gar nicht.

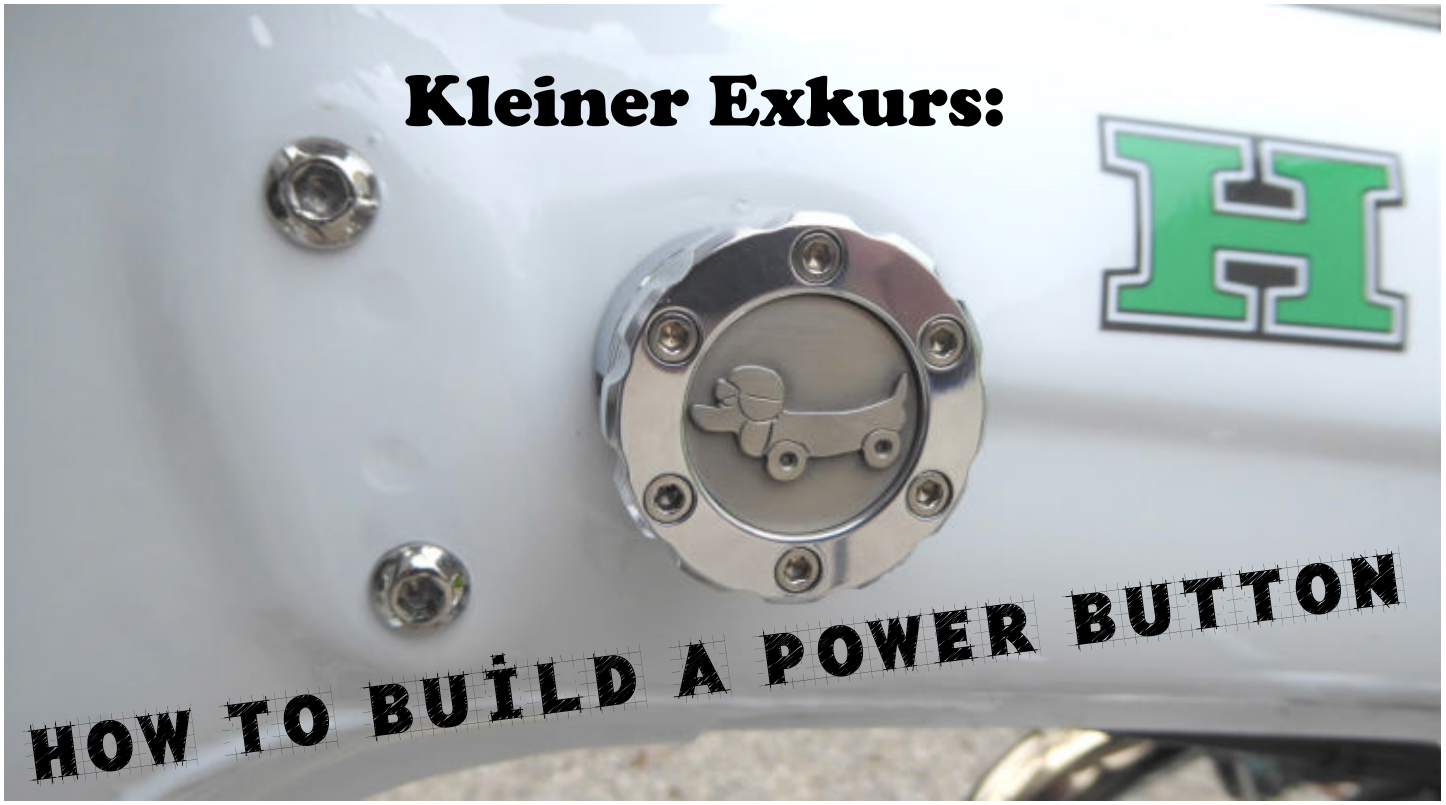
Der Motordeckel für den 150er Lifan. Den Hondaflügel und Schriftzug habe ich aus Neusilberblech angefertigt (Laubsäge!). Ebenfalls ist der Fußbremshebel und die Beifahrerfußrasten ebenfalls aus Eigenproduktion zu erkennen.

Hier der dezente, gut funktionierender Ölkühler mit individueller Halterung. Der 26er Mikuni hat einen polierten Ansaugtrichter bekommen.

Kurze Zeit später erfolgt dann der Tausch des normalen Zündschlüssels in die „Power-Button“ Version.

Eigenbau Bremsflüssigkeitsbehälter und Griffe. Kunststoff an den Schaltern wurden durch polierte Aluteile ersetzt. ►

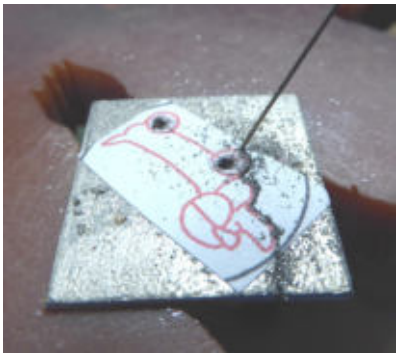
# Kleiner Exkurs:



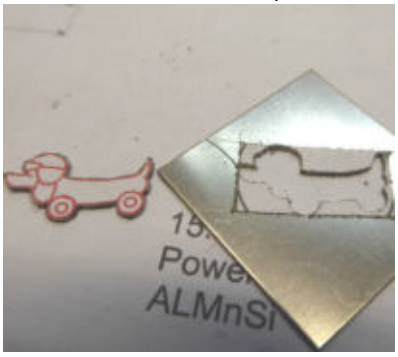
## HOW TO BUILD A POWER BUTTON

Die Lady Dax sollte auch einen Power Button bekommen. Der Knopf ist aus Alu

Das soll das Emblem werden, der Rollerdackel



Der Dackel wird ausgesägt, das Material 0,8mm Neusilberblech




Fertig ausgesägt...

Die Naben sind gebohrt; Brille, Helm und Ohren graviert.

Der Dackel ist auf eine Neusilberplatte gelötet und satiniert

Verdeckte Verschraubung

In den polierten Knopf eingebaut

Ready to use… ►

Links oben in klein mein erster Tacho, ein Tageskilometertacho von Gerhard (Athener), den ich restauriert habe, aber nur kurze Zeit gefahren bin.

Den „weißen“ Tacho habe ich heute noch in der Dax. Es ist ein amerikanischer Meilentacho von eBay USA. Das Ziffernblatt habe ich am PC gezeichnet und von einem Werbegrafiker lichtstabil auf Folie drucken lassen. Die Gläser für Blinker, Neutral, und Fernlicht sind aus farbigen Plexiglas und die Ringe aus Alu. Die Tageskilometer werden in Kilometer angezeigt, dafür habe ich ein passendes Zahnrad angefertigt und eingebaut.

So sieht die Dax heuer aus. Mittlerweile stehen über 5000 Meilen auf den Tacho das sind gute 8000 Kilometer. Den Lifan Motor habe ich keine 500km gefahren, schon im Herbst 2009 habe ich mir einen 152er Honda Nice Motor zugelegt. 2012 wurde dann bei HSM (Dirk Blom) ein 180er daraus, den 26er Mikuni Vergaser fahre ich immer noch, der ist sehr gut auf den Motor abgestimmt, hat auch mehr als genug Power und rein optisch gefällt er mir auch besser als ein 28er Keihin. Da sich die Öltemperatur sehr in Grenzen hält gibt es auch keinen Ölkühler mehr. Der Ansaugtrichter ist durch einen Sport Luftfilter ersetzt worden. Die LED Blinker wichen originalen Honda Blinkern und der NHRC Auspuff bekam mit einem Silentium Auspuff einen mehr als würdigen Nachfolger. Auch den Eigenbau Kettenschutz gibt es nicht mehr, da ist jetzt ein Originaler dran. Und tatsächlich hatte ich am Anfang keinen Seitenständer, den habe ich irgendwann mal angefertigt. Ach ja und die hässliche Sitzbank vom Anfang ist auch Vergangenheit… ◄

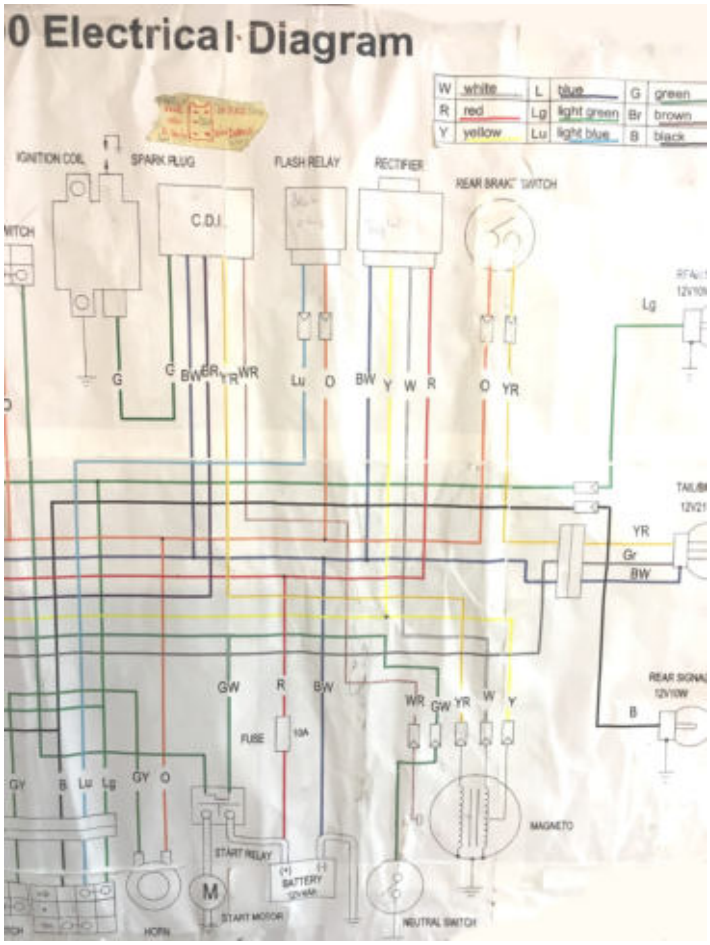
**Elektrizität - eine Kraft der Natur. Meistens unsichtbar vom Menschen in kleine Plastik– oder Gummischläuche gequetscht, aber äußerst kraftvoll. Ausnahmen davon sind optisch wahrnehmbar in Form von Blitzen beim Gewitter oder manchmal kleiner beim Stromabnehmer einer vorbeifahrenden E-Lok oder noch ein ganz wenig kleiner als Zündfunken, ohne den u. a. auch unsere kleinen Einzylinder keinen Mucks von sich geben würden...**

TEXT UND FOTOS:
MICHAEL EISENMANN „HONDUX“

Mal ganz im Ernst, meist habe ich den Eindruck, dass gerade das Thema Elektrik bei unseren Flöppchen von vielen als notwendiges, aber doch irgendwie sinnfreies Übel angesehen wird, welches am besten ohne sich irgendwo anzustecken, eine gesemmelt zu kriegen mit einer plug-and-play-Lösung oder passendem Adapter erledigt sein sollte - die Elektrik soll doch einfach nur funzen und das gefälligst zuverlässig! Ist das denn wirklich zu viel verlangt? Lang lebe der Kupferwurm…

Da werden Felgen aus einem Block Entenseealuminium herausgeschnitten, Schwingen oder Rahmen aufwändig verlängert, Scheibenbremsadapter oder Ruckdämpfer für´s Hinterrad mit einem Wahnsinnsaufwand gedreht, gefräst und gebondert oder eloxiert. Tanks, Rahmen, Schutzbleche und vieles mehr als Individuallösung mit viel Gehirnschmalz und noch mehr € in Auftrag (und geilem Endergebnis) gegeben oder einfach mal eben selbst gedengelt. Von vielen tollen Lackierungen und mundgeklöppelten Auspuffanlagen, deren Entstehung vermutlich nicht nur ich gerne und aufmerksam verfolge. Aber schon der aus meiner Sicht einfache und recht überschaubare Umbau einer 6V Dax auf eine 12V LiMa bringt viele Schrauber/-innen zum Schwitzen oder zur Verzweiflung und im schlimmsten Falle zu einem Wutausbruch - blöder, ominöser, nicht greifbarer Mist. Warum eigentlich? Weil man/frau Strom nicht sieht und erst ab einer gewissen Volt Zahl "spürt"? Strom an und für sich bringt ja auch keinen Tuningerfolg oder ein paar Pferdchen mehr. Nicht dass jetzt der Eindruck entsteht, ich würde die Eingangs genannte Aufzählung verdammen oder nicht ausreichend würdigen - ganz im Gegenteil! ►

Wie oft kommt beim Umrüsten die Frage nach einem passenden Adapter mit ein paar Drähtchen dran als universelle Lösung auf, der hoffentlich dann doch biddeschön richtig funktioniert? Wieso tun sich viele Kollegen/-innen eigentlich so schwer, diese ominöse, aber bei einer Dax oder Monkey doch noch sehr überschaubare Elektrik zu verstehen?



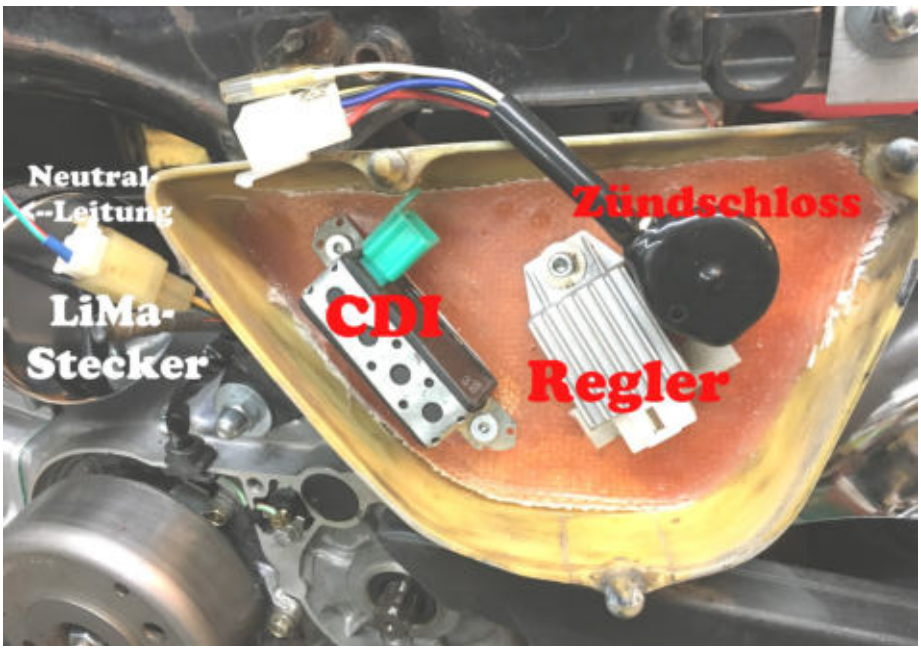

Bei der A-Monkey von Marius wurde der Kabelbaum auf Basis eines 12V Monkey Exemplars von mir selbst angefertigt. Bei meiner US-Monkey bin ich ebenso verfahren, diesmal aber aus den J2-Resten und einem China Teil. Wichtig aus meiner Sicht ist, sich einfach mal dran zu trauen und noch wichtiger: in der Ruhe liegt die Kraft.

Nach der guten alten Huber Methode fange *ich* bei der Lima an, verbinde und verlege jede einzeln benötigte Ader für Ader schön der Reihe nach, um dann zum Schluss **nach** einem **ausführlichen** Test der Funktionen wie Blinker, Hupe, Zündung... alles mit Bougier Rohr und reichlich Tape zu umwickeln. Wer das einmal so gemacht hat, hat es m. E. auch bei der Fehlersuche leichter. Vielleicht hilft es auch, sich die Silhouette einer Monkey von oben auf ein großen Blatt (A3) auszudrucken und mittels Bunt- oder Filzstiften die benötigten „Drähtchen“ mit Anfang und Ende einzuzeichnen.

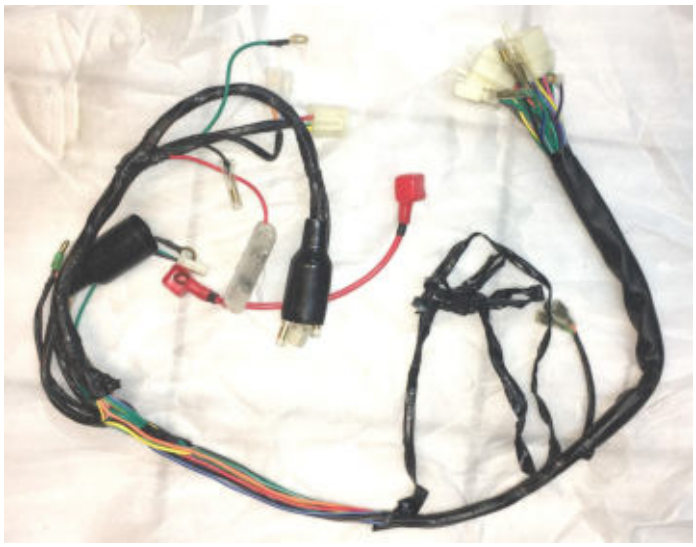
Als Vorbereitung habe ich je einen Schaltplan einer AB23 und einer China Dax in 12V mittels „Posterdruck“ auf mehrere A3 Seiten farbig ausgedruckt, zusammengeklebt und in etwa als A1 Format an die Werkstattwand gepinnt. Diese Größe und in Farbe schont meine in die Jahre gekommenen Augen ;) und ist nebenbei sehr viel übersichtlich. Außerdem kann man sich dort schön mit eigenen Kommentaren und ggf. Bildern die Arbeit zusätzlich erleichtern. Ich habe mir z. B. die Belegung einer CDI zusätzlich aufgemalt, nicht vorhandene Komponenten wie Anlasser und dessen Relais kann mit Tipp-Ex oder vorher am PC „entfernt“ werden.

Jeder halt so, wie er am besten damit klarkommt. Daher hier mit reichlich Bildern und hemdsärmeligen Kommentaren versehen der Werdegang eines individuell erstellten Kabelbaums in 12V Technik für die im letzten Heft näher beschriebene Chopper Monkey „Captain America“, da es für einen solchen Umbau keine Konfektionsware oder die schon am Anfang erwähnten Adapter bei den einschlägig bekannten Händlern gibt. Wer jetzt schon ein flaues Gefühl bezüglich seines „Lieblingsthemas“ Elektrik bekommen hat, dieses einfach ignorieren und bitte langsam weiterlesen, ok?

Bei einer ursprünglichen 6V-Monkey oder -Dax sind die elektrischen Bauteile in homöopathischen Dosen vorhanden. Ein Zündschloss, ne Zündspule, ab und an ein unterdimensionierter 6V Akku 2Ah oder 4Ah und ein paar Birnchen (Leuchtmittel) – das war’s in der Regel. Hier kommen jetzt zusätzlich noch Regler, CDI, Blinkrelais und ein leistungsstärkerer 12V Akku dazu. Nur wohin damit bei dem lütten Fahrzeug mit wenig „Stauraum“? ►



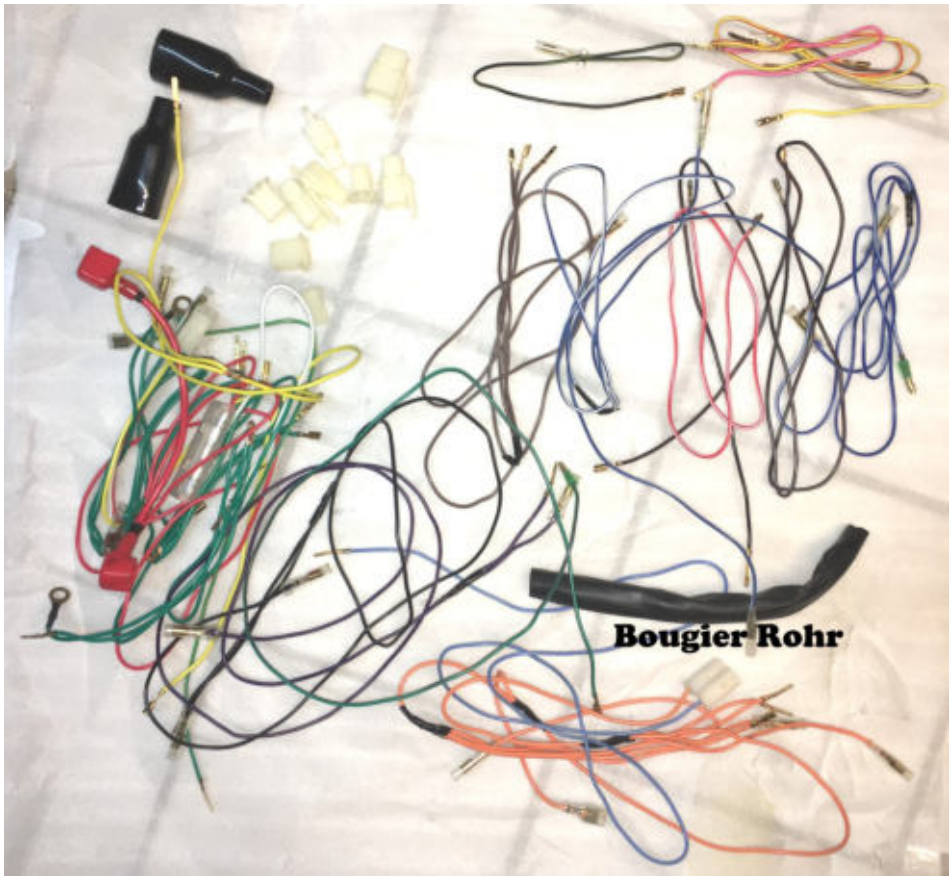
Der Originaldeckel links wurde ja von mir wie berichtet mit Glasfasermatten und Gießharz verstärkt. Dabei habe ich direkt Befestigungsmuttern für Regler und CDI mit eingegossen und vorher ein Loch für ein A-Monkey Zündschloss gebohrt. Um in Übung zu bleiben, habe ich mir Seitendeckel in Chrom besorgt und dies erneut gemacht.



*China Kabelbaum frisch ausgepackt und schon mal angefangen, die Umwicklung zu entfernen...*

Beim Umbau, bzw. Anpassung der Elektrik versuche ich soweit es möglich ist, Kabelfarben nach HONDA Standard zu verwenden. Es ist aber aus meiner Sicht sinnfrei, sich alle HONDA Kabelfarben in entsprechenden Mengen zu besorgen. Ich habe mir zusätzlich nur das bestellt, was nicht vorhanden war. Neben einer Krabbelkiste mit Kabelresten habe ich mir in der Bucht einen China Kabelbaum einer 12V Monkey mit Blinkern besorgt und diesen als erstes von seiner Umwicklung sowie alle Stecker mittels kleinem Schraubendrehen von den Leitungen befreit. Vorteil auch hier, dass direkt ein passendes Stück Bougier Rohr „übrigbleibt“. Leider auch viele Mehrfachstecker, wie sie heute hauptsächlich bei den Fahrzeugen Verwendung findet. Japan Stecker, die ich hier bei diesem Umbau ebenfalls verwende, gibt es reichlich im Web als unterschiedliche Sets zu kaufen.

*Volke, jubelt! Das erste Drähtchen ist verlegt!*

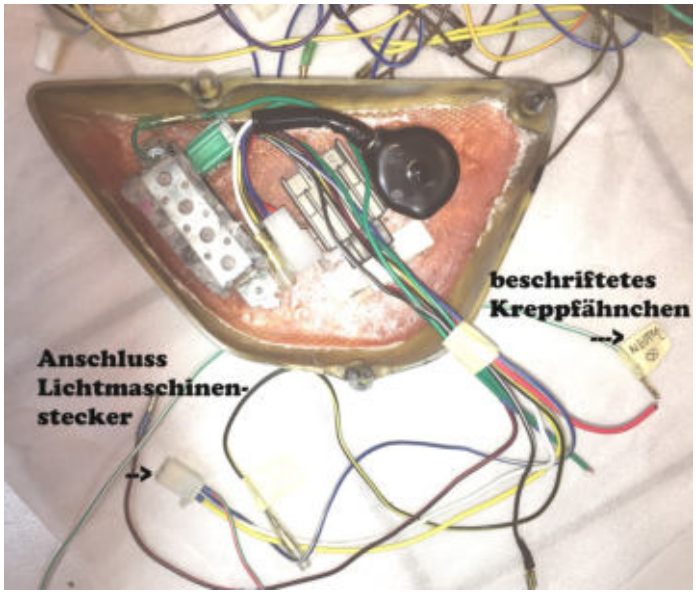



*Kabelbaum „gestrippt“*

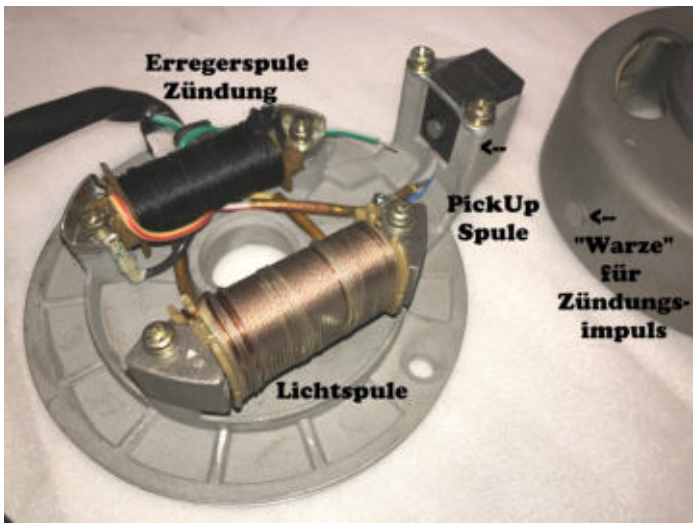
Hier bitte nicht mit den Rundsteckern zum Quetschen verwechseln, die es u. a. im Baumarkt oder KFZ Zubehör gibt, da hier die Maße abweichend und nicht mit den Japansteckern kompatibel sind.

Aller Anfang ist schwer, daher beginne ich hier ganz pragmatisch beim vierpoligen Stecker, der aus der Li-Ma vom Motor kommt. Meine allererste Leitung geht also vom „Neutral“ Anschluss dieses Steckers bis vorn zur Lampe, da dort die entsprechende Kontrollleuchte ist. Bei HONDA ist es eine grüne Litze mit einem roten Streifen drauf. Ich habe eine genommen, die grün mit zwei weißen Streifen ist. Mittels rotem Edding ist jetzt daraus eine einigermaßen passende „Neutral-Leitung“ von HONDA geworden ;) Am Adern Ende Lampe habe ich ein Männchen angebracht, da, wenn Strom anliegt, dieser ja vom Neutrallämpchen kommt. ►

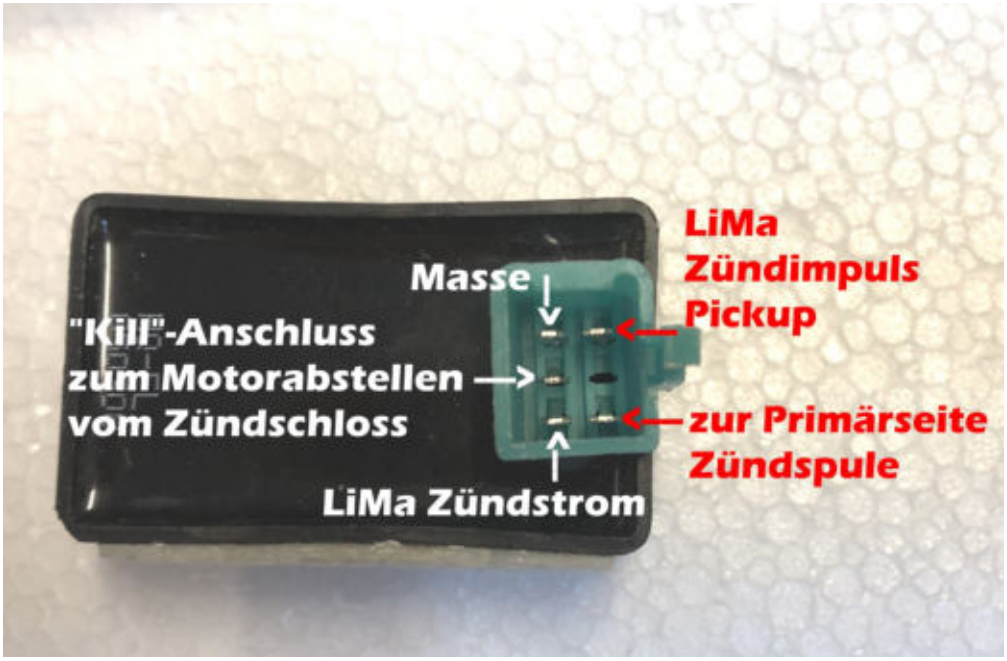
Ach ja, hier noch ein vielleicht nützlicher Tipp, dass „frisch“ verlegte Leitungen an deren Ende mit einem Tesakrepp Fähnchen bestückt werden können/sollten. Diese lassen sich leicht und gut beschriften und verhindern den ein oder anderen verwirrten Gesichtsausdruck bei dem Anblick des Strippengewirrs und beugt somit Panikattacken vor. Wenn später alles reibungslos funktioniert, können diese Helfer leicht abgemacht werden.




Nahezu fertig, oder? Grins. Nee, leider (noch) nicht. Als nächstes die beiden Leitungen „Weiss“ und „Gelb“ für den Licht- bzw. Ladestrom vom Vierfachstecker aus so ab gelängt, damit diese zum Stecker vom Regler unter dem linken Seitendeckel an geklemmt werden können. Von da aus schon mal „Grün“ für Masse und „Rot“ für Batterie-Plus (bitte immer nur über eine entsprechende Sicherung) angeschlossen. Hier empfehle ich, sich Gedanken zu machen, ob und wo es sinnvoll, zusätzliche Massepunkte hinzuzufügen. Die passenden Anschlüsse lassen sich leicht mittels Lötkolben und Schrumpfschlauch (komme ich später zu) an der passenden Stelle der grünen Leitung anbringen. Weiter geht es mit der CDI, hier sind fünf der sechs Plätze des Steckers belegt. Masse, eine sogenannte „Kill“ Leitung vom Zündschloss zum Motorabstellen, eine Leitung zur Primärseite der Zündspule und zwei zur Li-Ma: einmal zum „PickUp“ der Zündung, der den Zündimpuls für die CDI liefert und der andere zur Erregerspule, quasi der Lieferant der hohen Zündenergie für den Zündfunken. An dieser Stelle sollte die Einsicht gereift sein, dass ein Verwechseln genau dieser beiden Adern äußerst unglücklich wäre. Auch hier lieber 5x nachsehen, wo welche Ader an die CDI angeschlossen wird, ansonsten gibt es u. U. Elektroschrott. Nochmal zu mitmeißeln: Der Strom vom „PickUp“ wird ja mittels der „Warze“ aus Metall auf dem Polrad induziert, indem diese an einer kleinen Spule außerhalb des Polrades vorbei flitzt. Dabei ist dieser „erzeugte“ Stromimpuls äußerst minimal, da dieser lediglich die CDI „informiert“, blitzschnell einen Zündimpuls in Richtung der Primärseite der Zündspule loszuschicken, damit der Zündimpuls der Sekundärseite an die die Zündkerze weitergereicht genau zur richtige Zeit das Benzin-/Luftgemischt zündet. Die Erregerspule lädt über eine Diode einen Kondensator auf bis zu 350V. Ist es Zeit für einen neuen Zündfunken, „meldet“ der Impuls des Pickups dieses dann dem Thyristor (= Wechselstromschalter), der den Kondensator über die Primärseite der Zündspule wieder entlädt und dadurch über die Sekundärseite der Zündspule den Zündfunken induziert (erzeugt).►

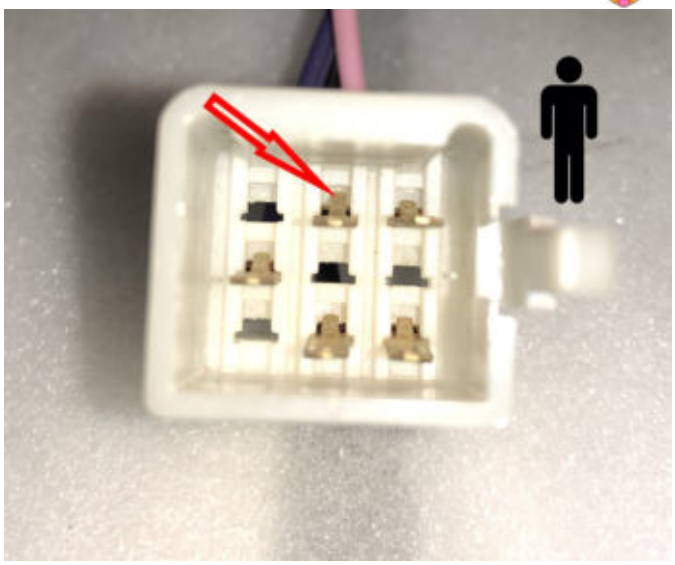



*Hier eine 12V China LiMa mit Details*

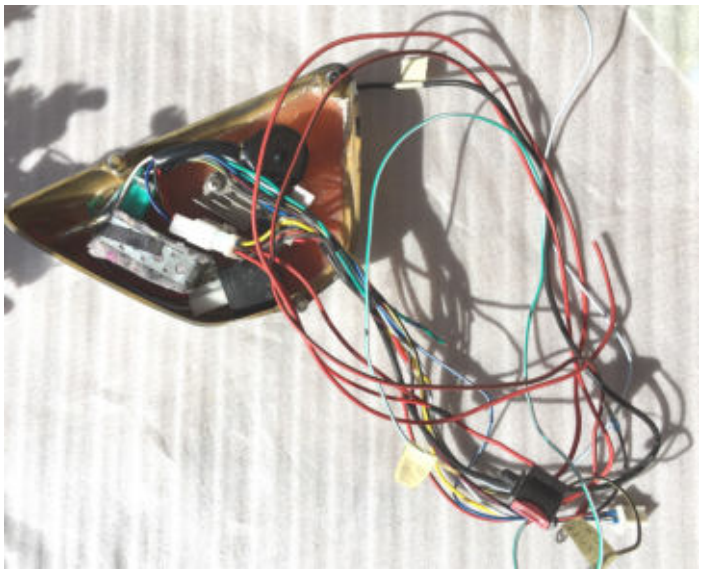



*Anschlussbeispiel Schema einer Honda Nice CDI*

Bei den „alten“ 6V Zündungen fließt übrigens der hohe Erregerstrom durch den Unterbrecher Kontakt, mit dem Ergebnis, dass dieser früher oder später „abbrennt“ und seine Funktion schlecht oder gar nicht mehr erfüllt, letzteres passiert dann sehr gerne abends bei Regen und zig Kilometer von daheim (wo auch das Handy liegt).

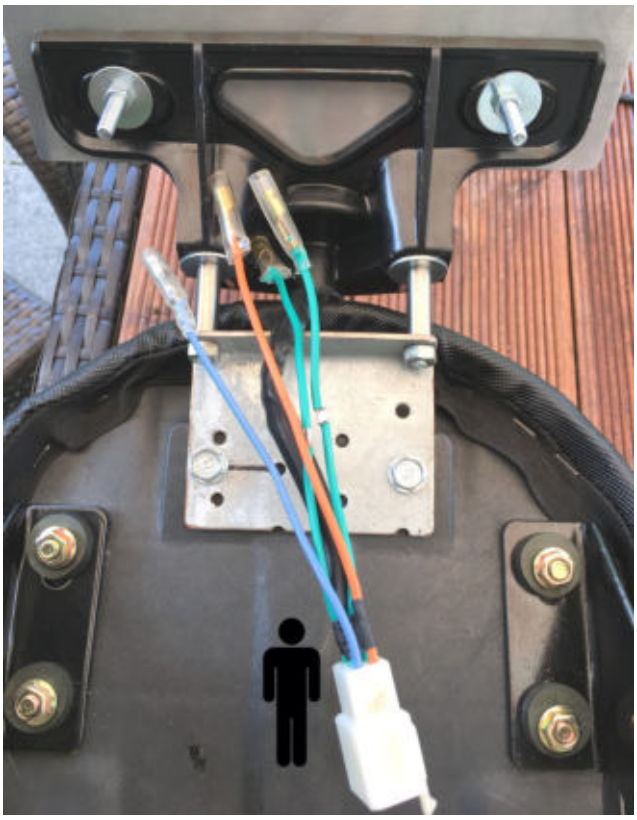


Beim Anschluss der CDI und des Reglers kommen entweder die bereits erwähnten Mehrfachstecker oder je nach Hersteller Japanstecker zum Einsatz. Mittels eines sehr kleinen, Schraubendrehers lassen sich die Kabelschuhe (Pfeil) vorsichtig aus den Mehrfachsteckern befreien, um diese ggf. anders oder in andere Stecker zu positionieren.

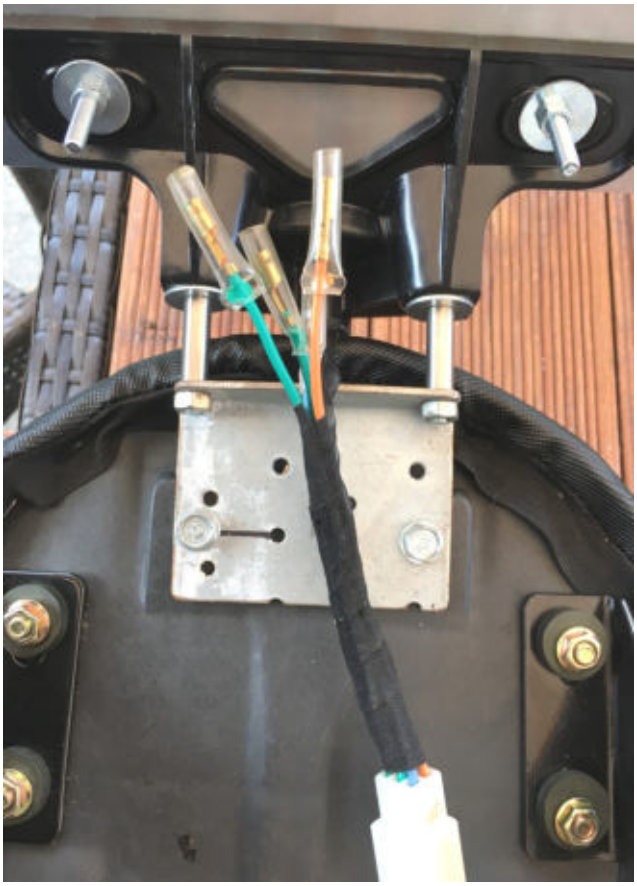


*Hier schön zu sehen, wie das „Chaos“ wächst...*

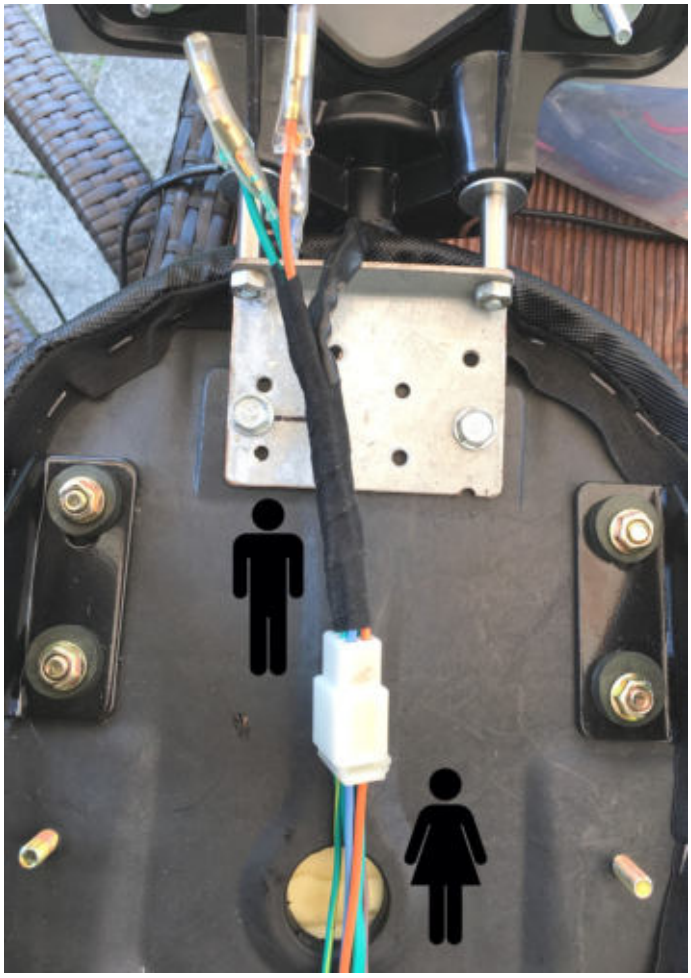
Sieht auf dem Bild wüst aus, aber wer´s selbst macht, wächst mit jeder Leitung mehr hinein und wird ruhiger. Anschließend wird das Rück-/Bremslicht verkabelt, wobei ich hier abweichend aus Platzgründen auch auf die Mehrfachstecker gesetzt habe. Mechanisch stabiler und mit einer Verbindung direkt mehrere Komponenten verpolungssicher abgedeckt. Daher werden gleichzeitig kabelbaumseitig die Blinker rechts und links hinten mit in den gleichen 6-poligen weiblichen Stecker mit integriert werden. Masse zwei Mal „Grün“ mit einem weiteren Abgriff für das Rück-/Bremslicht sowie „Braun“ = Rücklicht, „Grün/Gelb“ als Leitung für das Bremslicht. „Orange“ für den linken Blinker sowie „Hellblau“ für das Pendant auf der anderen Seite. Die nächsten drei Bilder zeigen die Reihenfolge der Entstehung dazu: ►



*Anbringen des Steckers (männlich)*



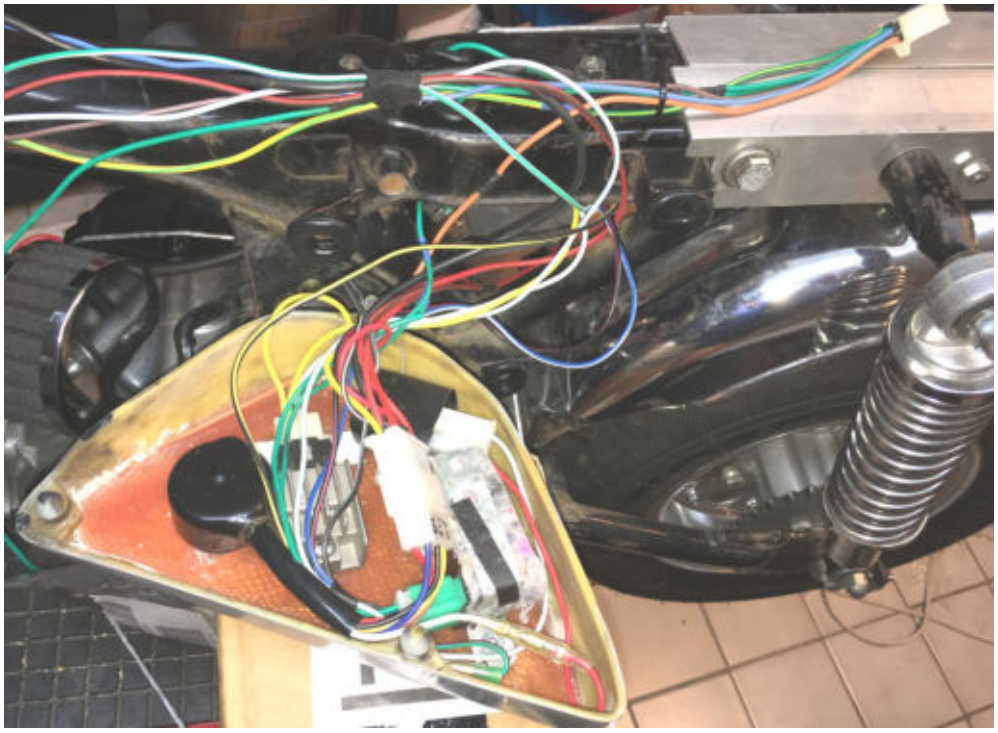
*Getapt und anschlussfertig...*



*Hier mit passend konfektioniertem Gegenstück (weiblich), deren Leitungen noch nicht umwickelt sind.*

Mittlerweile sind nach und nach die im Seitendeckel eingebauten Komponenten CDI, Regler, Zündschloss sowie das Blinkrelais entsprechend ohne Hast verkabelt worden. Sieht noch ein wenig durcheinander aus, es fehlt halt noch das Umwickeln. Für die Neubelegung / Umrüstung wie in diesem Fall eines A-Monkey Zündschlosses ist übrigens mal im **VEREINSMEIER 2016** eine bebilderte Anleitung nebst Anschluss Schema beschrieben worden.

Weiter im Text: jetzt eine rote Leitung mit 1,5mm² Querschnitt via Sicherung an den Pluspol des Akkus verlegt. Als geschalteter Zündungsplus habe ich eine weitere rote 1,5mm² Leitung mit schwarzem Streifen genommen. Eine grüne Ader für die Masse wurde jetzt angeschlossen. Dabei wurden zusätzliche Abgriffe für z. B. Zündspule angelötet. Hier eine kurze Beschreibung, wie ich Stück für Stück eine gute elektrische und (wichtig!) mechanische Verbindung der Adern untereinander sorge. Dazu eine passende orange Leitung aus dem China-Kabelbaum genommen. Auf dem ersten Bild schön zu sehen, was der Hersteller unter einer „soliden Verbindung“ versteht:

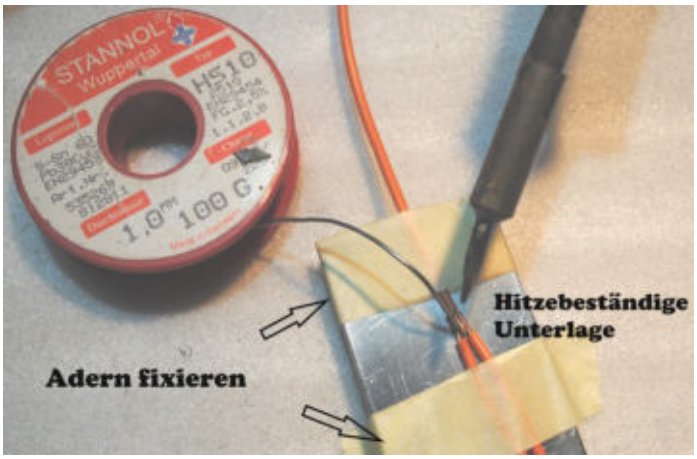


*Oben rechts ist der weibliche Stecker für Rück– und Bremslicht, Blinker rechts und links vom Bild links darüber zu sehen.*

Als Beispiel brauche ich für den vorderen Blinker je ein „Mädchen“ für den entsprechenden Blinker zum anschließen sowie die Anschlussverbindung an den Blinker Schalter (hier hat HONDA drei Männchen verbaut, ich hätte lieber einen Stecker für den Anschluss an das Blinkrelais sowie je eine Kupplung für den Anschluss der beiden Blinker rechts und links). Dazu habe ich eine passende orange Leitung aus dem China-Kabelbaum rausgesucht und bereitgelegt. Man kann gut erkennen, wie die Verbindungen irgendwie zusammengecrimpt und für das gute Gewissen ein bisschen mit preiswertem Isolierband umwickelt worden sind. ►

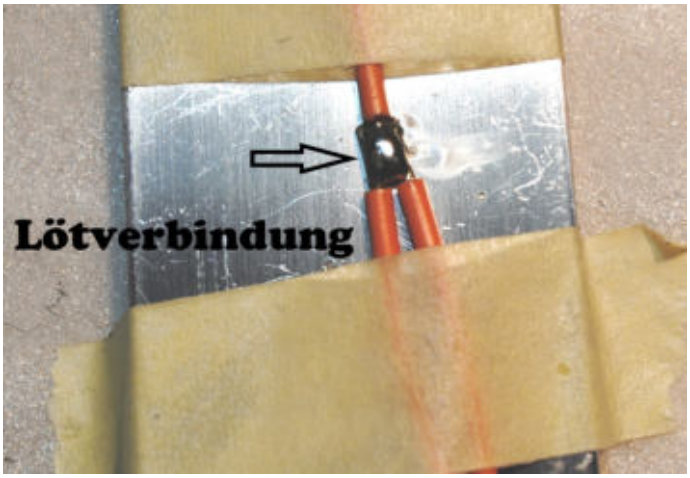
*1. Zunächst drei passende Stücke ausgewählt und deren Enden vorsichtig(!) abisolieren.*

Da ich ja eine Lötverbindung der drei Enden plane, macht es durchaus Sinn, die Leitungen mittels Klebeband auf eine hitzebeständige Unterlage zu fixieren. Zum einen ersetzt dies die mir „fehlenden“ Hände Drei + Vier, zum anderen treten beim Löten Temperaturen von über 300° C auf, die für unschöne Brandflecken sorgen können.



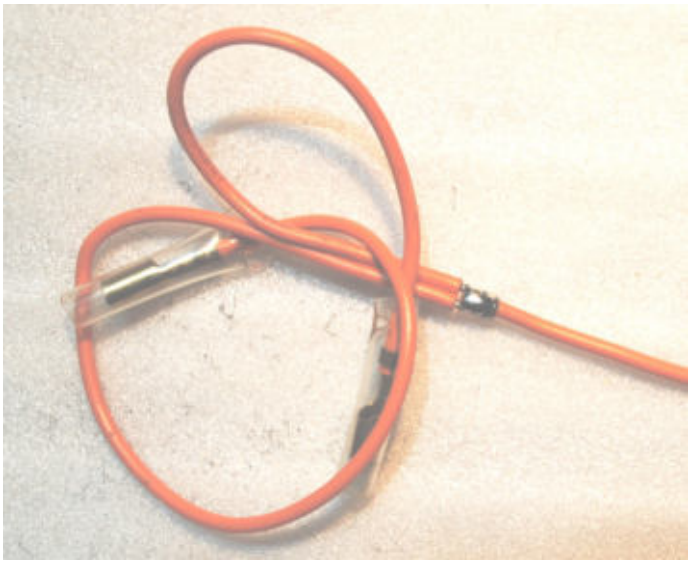

*2. Um ein verrutschen oder abhauen der einzelnen drei Adern zu verhindern, werden diese kurzfristig gefesselt.*

Los geht es, in dem die Kupferadern mittels der Lötspitze „vorgewärmt“ werden. Dann vorsichtig Lötzinn dazugeben und darauf achten, dass es schön verläuft und eine sichtbar glatte Verbindung mit dem Kupfer eingeht.




*3. Fertig verlötete Aderenden, die nun von den Fesseln befreit werden können.*

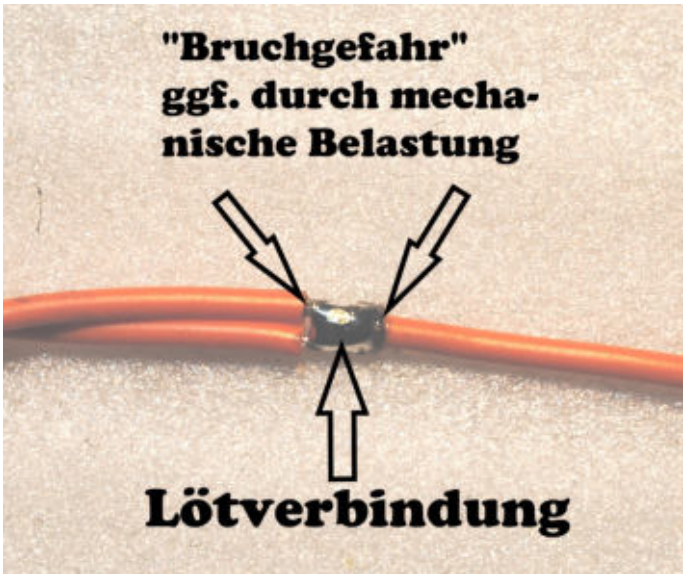
An dieser Stelle noch der **wichtige Hinweis**, die Lötdämpfe NICHT einzuatmen, da diese nachweislich stark gesundheitsgefährdend sind. Ich behelfe mir hier durch ausgiebiges Luftanhalten ;) während des Lötvorganges.



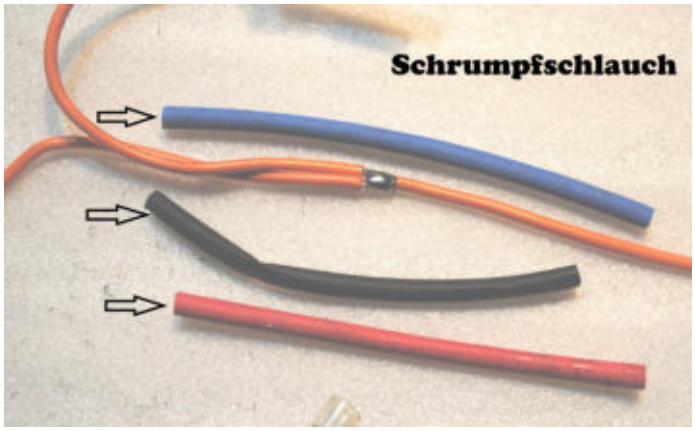
*4. Bereit für den nächsten Schritt.*

Die Verbindung durch Lötzinn ist sowohl elektrisch als auch mechanisch aus meiner Sicht das Beste, was wir im Hobbybereich umsetzen können. Ich verwende eine regelbare 60W Lötstation eines Markenherstellers mit austauschbaren Lötspitzen und einer Lötkolbentemperatur von etwa 350°-380°C. Weniger zu empfehlen sind Lötkolben mit einer breiten(!) Spitze und Leistung jenseits von 150W, mit der man auch zur Not Dachrinnen reparieren oder Karosserien verzinnen könnte. Als Lötzinn habe ich mal zwei unterschiedliche Querschnitte Lötzinndraht im Fachhandel gekauft. 0,5mm für feine Elektronikarbeiten und einmal ca. 1mm eben für diese Einsätze jeweils mit Flussmittel als Seele. Apropos „mechanisch“:

Unmittelbar vor und hinter der verlöteten Stelle bis zur Ummantelung ist jedoch die Bruchgefahr durch mechanische Belastung wie Vibrationen oder ständiges Hin- und Herbiegen extrem groß. ►

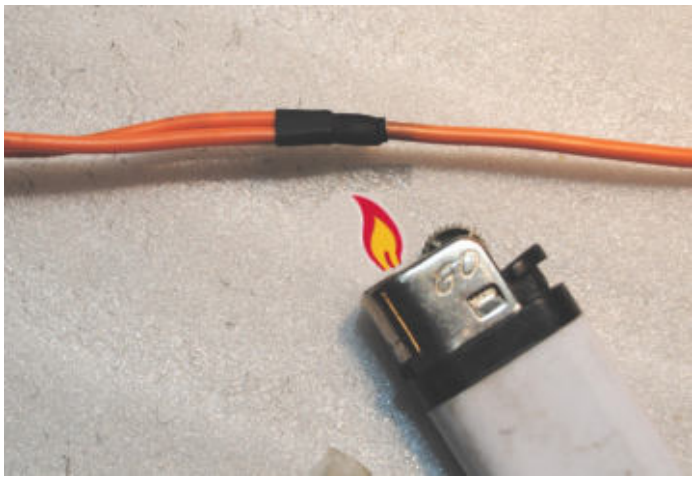


Daher verwende ich hier als zusätzliche mechanische Verstärkung und gleichzeitiger elektrischer Isolation zunächst ein Stück Schrumpfschlauch:




Wie der Name schon vermuten lässt, zieht sich dieser unter Einfuhr von dosierter Wärme zusammen, je nach Version zwischen 2:1 bis 6:1. Sprich aus einem 10mm Schlauch reicht die Range nach dem Erhitzen von 5 bis kleiner 2mm Enddurchmesser. Der Form halber: der Schlauch bleibt nach dem Erhitzen für immer in der geschrumpften Form. Ein nachträgliches Einlegen in Kühl– und Gefrierschrank ändert daran nix mehr ;)

Diesen gibt es verschiedenen Farben und Größe. Ich habe mir neben einem Grundsortiment noch aus dem Internet die meist verwendeten Größen noch zusätzlich separat geordert. Da durch das finale Umwickeln bzw. Tapen die mechanische Belastung minimiert wird, reicht hier ein kleines Stück Schrumpfschlauch, welches nach dem Ausrichten mittels Feuerzeug oder einer Heißluftpistole vorsichtig geschrumpft wird:



*Feuer frei...*

So, weiter mit dem eigentlichen Thema. Nachdem alle Leitungen im linken Seitendeckel verlegt, bzw. angeschlossen sind, kann ich mir jetzt die einzelnen Kabelstränge vornehmen und mit Tape umwickeln. Langsam aber sicher sieht es zunehmend ordentlicher aus. Ach ja, für Nachahmer empfehle ich den Kauf hochwertigen Marken Tapes, ich verwende welches von Mercedes Benz. Billiges Klebeband hält halt nicht so toll und früher oder später löst es sich in Wohlgefallen auf.

Aktueller Stand: Heck mit Rück-/Bremslicht und Blinker sind kabeltechnisch versorgt. In der Mitte sind Akku, CDI, Regler, Blinkrelais und Zündschloss verdrahtet. Jetzt kommen die Leitungen an die Reihe, die nach vorne zur Lampe führen. Im Einzelnen:

⇒ Zündungsplus (rot/schwarz) geschaltet vom Zündschloss

⇒ Masse (grün)

⇒ Lichtstrom (gelb) ebenfalls vom Zündschloss geschaltet

⇒ Neutral (grün/rot) von LiMa kommend.

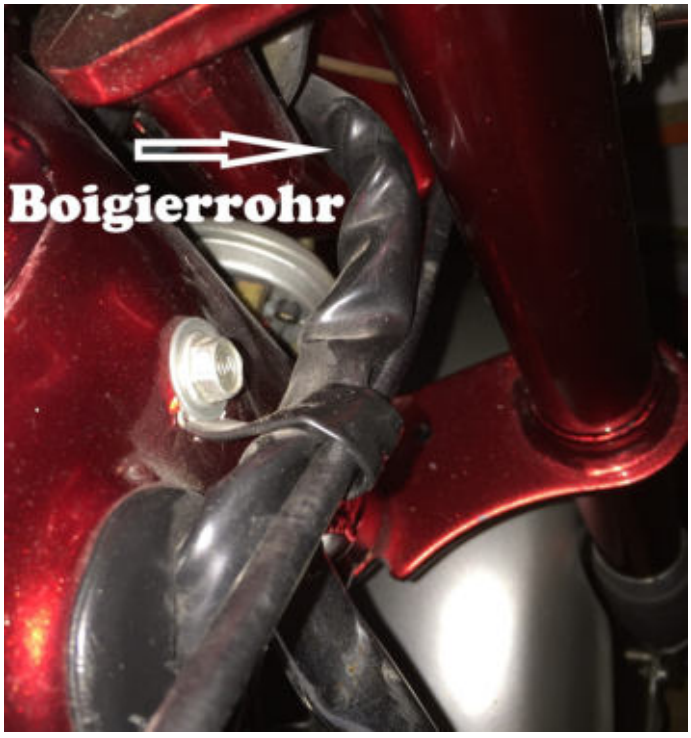
⇒ Leitung (grau) vom Blinkrelais kommend

⇒ Orange (Links) und Hellblaue (Rechts) Leitung für Blinker hinten

⇒ Bremslicht (Grün/Gelb)

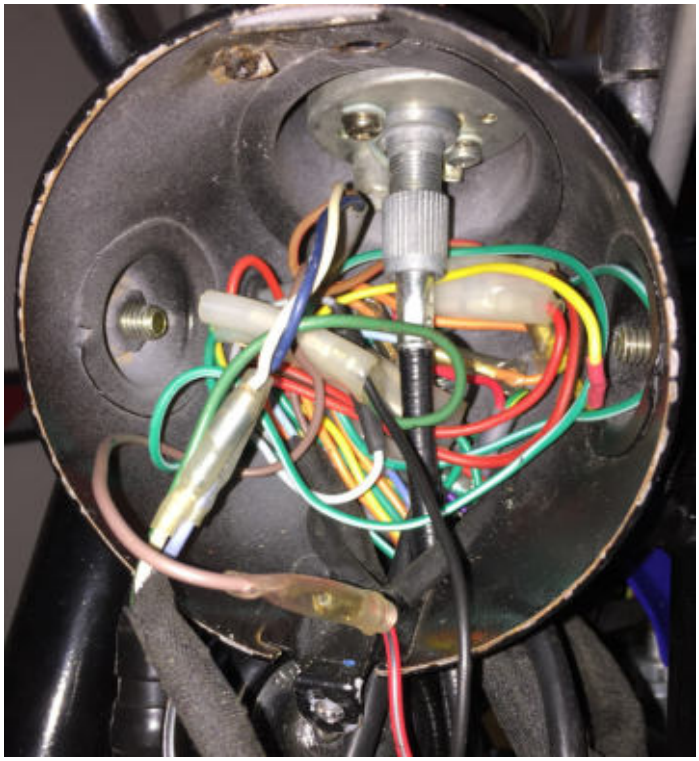
⇒ Rücklicht (braun)

Alle Adern sind in der Länge ausreichend dimensioniert worden und provisorisch zur Lampe verlegt. Nochmals durchgezählt und mit dem Plan oben verglichen, wie viele Einzelstrippen nun letztendlich in der Lampe ankommen müssen und zwei zusätzliche Adern als „Reserve“ mit dazu gepackt. Danach ab dem hinteren Seitendeckel angefangen, die Adern mittels Tape sauber zu einem Kabelbaum wachsen zu lassen. Die letzten ca. 20cm habe ich die Adern mit einem Bougierrohr umgeben, wie es u. a. bei der Dax verwendet wird. Diese Maßnahme verhindert recht zuverlässig, dass es in diesem Bereich zu Kabelbrüchen kommt. Es ist deutlich flexibler und haltbarer als Tape und schützt die Adern enorm vor mechanischer Belastung durch die Lenkbewegung sowie Umwelteinflüsse wie Regen, Kälte und UV-Strahlen der Sonne. ►

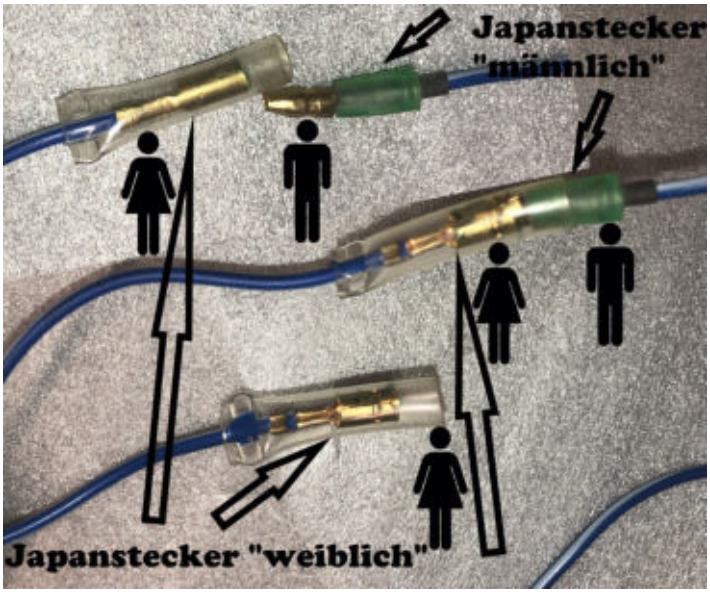



*Bougier Rohr bei einer Dax...*

Zusätzlich kommen noch in die Lampe die Einzeldrähte von den Armaturen wie Blinker Schalter, Hupe, High/Low Schalter,… sowie die vom Hauptscheinwerfer. Alle Enden werden oder sind bereits mit den entsprechenden Japansteckern konfektioniert. Um Kurzschlüsse zu vermeiden, nimmt man die weiblichen Exemplare, auch Kupplung genannt, für Adern, die Strom führen (können) wie Zündungsplus oder Lichtstrom. Diese sind i. d. R. mit einem Überzug so geschützt, dass kein blankes Metall der Steckverbindung einen Kurzschluss verursachen kann. Auch ich



*Kabelsalat in seiner schönsten Form.*




*Hier im Detail schön zu sehen, die nahezu unbekleideten Männchen möchten gerne eine feste Verbindung zu den geschützten Weibchen eingehen… ;)*

habe bei der Herstellung des Kabelbaums darauf geachtet, dies auch peinlichst beizubehalten.

Am Beispiel Blinker kann das veranschaulicht werden. Der Strom „kommt“ vom Blinkrelais und endet als „Weibchen“ an der Steckverbindung zum Blinker Schalter. Von dort dann wiederum als Kupplung (weiblich) einmal für die linke und einmal für die rechte Seite. Der Anschluss für die jeweiligen Blinker ist daher natürlich auch als Stecker (männlich) ausgeführt, da diese Seite ja selbst stromlos ist und somit auch nix passiert, wenn der blanke Schlingel mal versehentlich an Masse kommt.

Nachdem der Kabelbaum fertig umwickelt wurde, habe ich diesen sauber verlegt und alle Komponenten angeschlossen. Ein wenig tricky ist dies in der schmalen US-Lampe, da geht es recht eng zu. Aber mit Hilfe von zwei Spitzzangen konnten auch hier alle Verbindungen so hergestellt werden, dass hinterher auch noch der Scheinwerfereinsatz reinpasst.

Spannender Moment, als ich die Batterie angeklemmt und den Zündschlüssel gedreht habe. Sicherung blieb drin und das schöne, grüne Neutrallämpchen leuchtete. Brems-, Standlicht, Tachobeleuchtung, Hupe und Blinker gecheckt, auch hier waren die Funktionen tadellos. Sprithahn auf, Choke rein und nach einigen Kicken sprang der Motor mit dem gewohnten Sound an. Stellung zwei des Zündschlosses eingeschaltet und auch das Fahrlicht nahm seinen Dienst auf. Abblend– und Fernlicht auch ok.

Fazit: ok ok, Elektrik ist nicht jedermanns Sache, aber man/frau wächst ja mit seinen/ihren Aufgaben und was gibt es Schöneres, als wenn sich ein Erfolg einstellt, an den eigentlich nicht so recht geglaubt worden ist. In diesem Sinne: macht Watt! ◄

TEXT UND FOTOS:
ERIC SCHNEIDER „HOUDINI“

**A**n einem schönen Nachmittag im Urlaub an einem See in Lothringen bin ich nach ein paar kühlen Getränken auf die fixe Idee gekommen, dass ich meine AB23, die ich vor einigen Jahren von meinem Kumpel Nico gekauft hatte, wieder zurück an ihn gebe und er von seinem damals vereinbarten Vorkaufsrecht Gebrauch machen kann. Warum das Ganze? Na, weil eine 6V Dax einfach geiler ist und die lommelige Klappergabel, die eigentlich gar nichts taugt, einfach viel schärfer aussieht! Im Keller haben sich die letzten Jahre sowieso einige Daxteile angesammelt, da ich bei meinem „Überlandcruiser“-Projekt nicht sicher war, wie ich es genau haben will (wie immer eigentlich…) und dann kamen doch öfters einfach Teile, die auf Halde gelegt wurden. Somit war zumindest hier schon ein gewisser Grundstock an Teilen vorhanden. Die erste Frage war nun aber: Wo bekomme ich eine gute Basis her?! In den Kleinanzeigen ist es heutzutage sehr schwierig, da eigentlich nur wenig brauchbares angeboten wird. Was schnell klar war, dass ich am liebsten eine 70er Dax oder KKR Dax haben will, da ich auf halb legal umgebaute 50er keine Lust habe und ich, wenn schon denn schon, alles im Schein stehen haben will, was so verbaut ist. Nach einigen Nachrichten im WhatsApp hat sich dann Franz gemeldet. Er hat noch eine grüne Baustelle im Keller, diese steht da schon seit einigen Jahren und wird nicht so recht fertig. ►

Der veranschlagte Preis war mehr als fair und das Ganze ist schon eine ST50E! Jackpot, denn somit hat die Basis schon eine Zulassung als KKR. Allerdings keinen Brief mehr, daher kommt doch ein bisschen Aufwand auf mich zu. Also kurz nach dem Urlaub ins schöne Rottweil gedüst und bei herrlichem Wetter, einem leckeren Kaffee und netter Unterhaltung beim Franz die Dax abgeholt. Das Moped war schon in schönem Sumpfgrün lackiert und die meisten Teile waren dran. Der Lack war leider ein „Unfall“, da Franz die falsche Lacknummer im Kopf hatte und der Lackierer somit das falsche Grün aufgebracht hatte— Sumpfgrün 😉 .

So ging‘s dann im Kofferraum ins neue Zuhause.

*November 2019: hier ruht sich die Dax für die nächsten knapp 100 km zurück nach Leonberg aus...*

*Hallo A-Monkey, da bin ich.*

Daheim angekommen musste erst mal gesichtet und ein Konzept erstellt werden, wie man die Gute wieder auf die Straße bekommt. Anfangs war ich mir sicher, dass das Grün nicht bleibt und dass die Dax in Candy Blau neu auf die Straße soll. Umso länger ich mir das Grün dann aber angeschaut habe, umso cooler fand ich es. Zudem hat der Lackierer sehr gute Arbeit geleistet und das Teil ist sehr sauber gemacht. Einzig dass zwei Teile im gleichen Farbkleid bei der Basis gefehlt haben, war zu diesem Zeitpunkt ein kleines Manko.

*Wer die (Farb-)Wahl hat, hat die Qual.*

Wie es mit dem Antrieb weiter geht, konnte ich auch schnell entscheiden, da im Keller noch zwei AB22 Motoren eingelagert waren, hier war nun also schon eine gute Basis da. Zudem hatte ich noch ein 4 Gang ATC Getriebe im Fundus. Der Rumpf des Motors war nun also auch definiert und es ging an die Auswahl des Hubraums. Hier ging es dann schnell Richtung 88ccm. Es sollte ein gemütliches Fahren sein, mit Fliehkraft und der Möglichkeit auch auf der Landstraße einfach mit ca. 80 mit zu schwimmen.

Nachdem nun erst mal die Basis gerichtet werden musste, konnte ich auch schnell die ersten Neuteile ordern und das Projekt wurde konkreter. Was war nun also sicher?

- ◊ AB22 Motor mit 4 Gang und 88ccm und später dann mit Superhut
- ◊ Die Dax muss etwas tiefer, aber noch so, dass es fahrbar ist
- ◊ Der Lack bleibt, aber es soll nah am Original bleiben 😉
- ◊ Die 6V Feuerwehrhelme bleiben
- ◊ Ein CT70 Sitz aus dem Fundus kommt auf die Dax
- ◊ Es müssen dringend passende Dämpfer her ►

Somit ging es los die Gabel anzupassen. Hier hatte ich gute Tipps von Daniel „Spoilerjoe“ bekommen, der seine Chaly schon tiefer gelegt hatte und somit wusste, was zu tun ist, um den Dackel zu „choppen“. Dank seinen Infos war auch klar, dass es nur maximal 35mm nach unten geht, da es bei 50mm in jeder Kurve extrem eng wird und man eigentlich nicht mehr wirklich geschmeidig damit fahren kann. Also eine Zwischenlösung zwischen Optik und Funktion.

Dämpfer waren in der richtigen Länge recht schnell gefunden, hier sind nun YSS in 300mm mit ABE verbaut (unbedingt auf sowas im Fall einer geplanten Eintragung achten!)

In diesem Zusammenhang noch ein großes Dankeschön an Daniel und Bernie ☺.

Also nun zum Gabel kürzen.

◊ Zuerst wird die Gabel komplett zerlegt.

◊ Dann werden die Gewinde auf dem Gabeloberteil neue Gewinde geschnitten (am besten vor dem kürzen, damit man mit dem M34x1 Gewindeschneider anständig ansetzen kann, der Tipp, die Rohre der Gabel mit der Flex ein wenig abschleifen und mindestens den Lack entfernen, ansonsten tut man sich beim Gewindeschneiden extrem schwer und verbiegt ggf. das Oberteil.

◊ Gabeloberteil um die gewünschte Länge einkürzen

◊ Gabelfüße entsprechend einkürzen, Bohrung für den Stift neu setzen

*Gabeloberteil eingespannt, die zu kürzende Länge wurde mit schwarzem Klebeband entsprechend markiert..*

*Gewindeschneider M34x1*

*Lack ist entfernt, Rohr wurde leicht verjüngt, Gewindeschneiden mit M34x1 erfolgte mit zwei Mann*

Also, die Gabel war nun sauber gekürzt und das Ergebnis macht was her. In diesem Zug habe ich der Gabel gleich neue Faltenbälge, Gabelgleiter und Alu Überwurfmuttern spendiert. Ach ja, bitte beim Zusammenbau der 6v Gabel auch an den Federn immer ordentlich Fett beigeben! ►

Nun ging es an das Thema Räder und Bereifung. Da ich doch ein etwas groberes Profil wollte, habe ich mich für die Mitas MC20 Monsum entschieden. Das Profil finde ich einfach geil und die Reifen gibt's mit und ohne Weißwand.

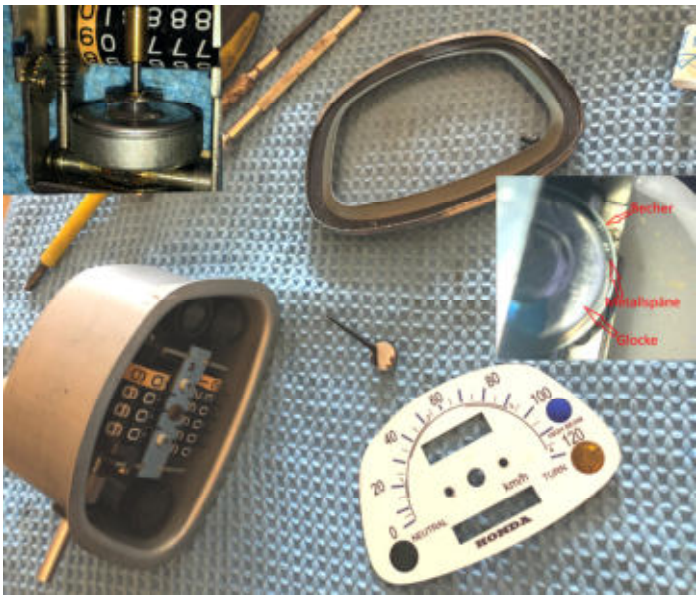
Somit habe ich für beide Daxen (ich habe aktuell noch ein Projekt) jeweils einen Satz geordert. Dimension vo/hi 120/70-10. Bei den Felgen musste es G-Craft sein, dazu ging es mal wieder zu HM nach Aichtal - immer einen Besuch wert. Aktuell ist es leider sehr schwierig, an G-Craft Dax Felgen zu kommen und HM hatte zum Glück noch einen neuen Satz 3,5/3,5 liegen. Ich kann mich mit den Kepspeed Teilen nicht anfreunden! Also mussten auf jeden Fall japanische her! Da man ja alt und vernünftig wird 😉, sind es nun 3.5x10 vo/hi geworden. Zuerst wollte ich hinten auf 4.0x10 gehen, aber dann fängt man wieder mit Distanzen an und nichts passt. Die Optik ist zwar genial mit 4" hinten, aber der Rattenschwanz an Änderungen war mir dann doch zu viel, zumal es mit 3.5" perfekt passt und das Rad zumindest nicht ganz so schmal ist. Vorne geht es hier natürlich auch sehr eng zu, aber die Felge mit dem 120er Reifen passen meiner Meinung nach sehr gut unter das deutsche Schutzblech der Dax.

Da nun schon vieles da war und ich aber immer noch Fehlteile hatte, ging es an die nächste Baustelle: den Tacho. Was will man verbauen? 6V Topf oder doch lieber den schlanken der französischen ST70 mit dem dreieckigen Tacho? Nach ein bisschen Suche hatte Bernd „Doepie" dann noch dieses besondere Stück in seinem Lager liegen und da er keine Dax mehr hat, konnte ich ihn beim Stammtisch im Allgäu in Empfang nehmen - ein wirklich tolles Teil:

Leider hatte ihm vermutlich die lange Lagerung nicht gut getan und nach dem Einbau kam der Schock: er hängt. Bedeutet, dass die Nadel schon beim Schieben bis auf 120 geht und dann nur durch zurück schieben wieder auf 0 zurück geht. Nach einiger Recherche kommt sowas meist durch eine falsche Lage bei der Lagerung. Nach einigen Jahren ist dann das Fett nicht mehr da, wo es sein soll und es kommt zum Defekt. Ich konnte einen Tachospezi in Stuttgart ausfindig machen, der in der Porsche Classic Szene sehr bekannt ist. In der Hoffnung, dass dieser den Tacho mal schnell öffnen kann, bin ich also hin gefahren. Den Tacho hat er dann kurz begutachtet und freundlich abgewunken, da die Nippon Seiki sehr undankbar zu zerlegen sind und er nicht noch mehr kaputt machen will…

Meine Enttäuschung war natürlich groß. Manchmal ist es dann aber zum Glück so, dass die Rettung näher ist als man denkt und nach einem kurzen Hinweis auf eine ältere Ausgabe des Vereinsmeiers kam dann raus, dass es tatsächlich auch Leute im Verein gibt, die sich mit den Tachos auskennen und vor allem, die diese auch instand setzen können 😊.

Hierbei ein riesen Lob an Michael „Hondux", der ihn mir retten konnte und ihn super gerichtet hat! Falsche Lagerung, wie zunächst vermutet, war wohl übrigens nicht die Ursache, sondern Metallspäne, die sich am Antrieb zwischen Glocke und Becher gesetzt hatten und so teilweise eine nicht gewollte Verbindung beider Teile herstellten, die den o. g. Fehler als Auswirkung hatte. Weiß der Bäcker, woher die Späne kommen, aber zu meinem Glück konnten die entfernt werden und der Tacho funktioniert nun wieder einwandfrei. Nebenbei wertet dieser das Fahrzeug einfach auf und sieht super schick aus! ►




*Ein Tacho Puzzle...*

Für die Lampe wurde mir der breite Chromring empfohlen, da es sonst in Verbindung mit einem H4 Einsatz sehr eng mit der Tachowelle wird. Zum Glück konnte Peter Lerch noch einen neuen Auftreiben und der Einsatz sowie der Tacho passen nun wunderbar in den Topf. An der Seite musste ich noch eine Aussparung in den Topf machen, damit die Rückstellung des Tageskilometerzählers Platz hat.

*Blinkblink...*

So ging es nun weiter mit dem Zusammensetzen des Rolling Chassis und dem Anpassen des hinteren Schutzbleches. Der Winkel verändert sich nach dem Kürzen der Gabel und das Ganze sieht dann in Verbindung mit den 300mm Dämpfern irgendwie unförmig und schief aus. Hierzu reicht es leider nicht, einfach Hülsen unter das Schutzblech zu legen um den Winkel zu verändern, sondern es muss auch ordentlich am Schutzblech gedremelt werden, damit der richtige Winkel erreicht werden kann und das Ganze stimmig aussieht. Hier hatte ich einige Stunden damit zugebracht, die richtige Kombination zu finden.

Da nun das Moped auf Räder gestellt war und die Schutzbleche sich im richtigen Winkel befunden haben, wurde es Zeit den Auspuff zu wählen.

Aktuell ist es leider so, dass die Auswahl an Anlagen in Originaloptik für die DAX extrem begrenzt ist. Fürs Erste habe ich auf den verfügbaren Topf von Kitaco zurückgegriffen, die Optik des Auspuffs ist zwar echt schick, das Teil lässt sich aber nicht sozialverträglich fahren. Der Endtopf muss ziemlich zugestopft werden, damit es einigermaßen geht. Dieses Thema muss im nächsten Frühjahr nochmal angegangen werden, da ich den Motor mit dem Kitaco Auspuff einfach nicht anständig abgestimmt bekomme und der Auspuff für meinen Geschmack einfach zu laut ist.

Das anstehende Thema, war jetzt der Motor. In Facebook hatte ich durch Zufall einen 88er Satz mit altem Superhead F5 und S20 Nocke geschossen. Das ganze Paket für 250€, wirkte erst mal wie ein echtes Schnäppchen...

Das Kit sollte laut Beschreibung des Verkäufers zudem in einem super Zustand und somit ohne große Anpassungen implantierbar sein. Die Vorfreude war also entsprechend groß, das vermeintliche Schnäppchen in Empfang zu nehmen. Als das Paket dann endlich ankam, kam erst mal der große Frust.... ►

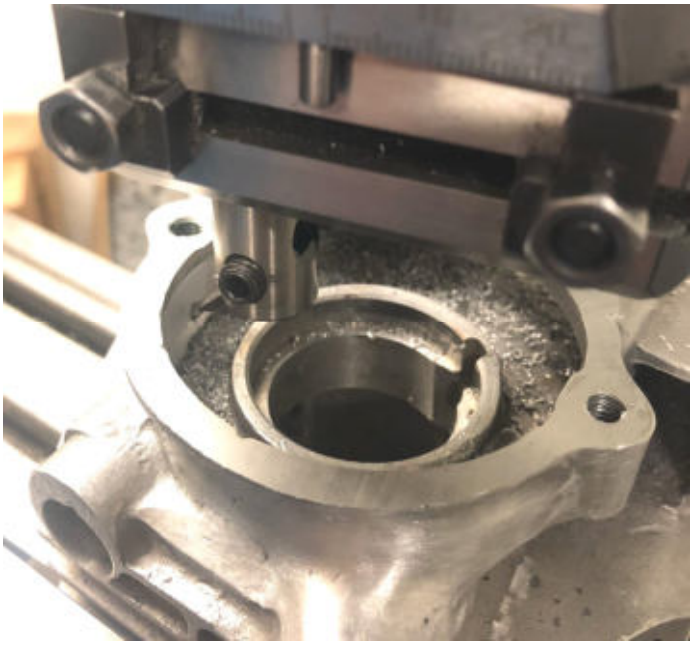
*Von weitem gesehen gar nicht mal so gut...*

- ◊ Kopf schon mal geschweißt
- ◊ praktisch alle Gewinde hinüber
- ◊ Kipphebel komplett eingelaufen
- ◊ Dichtfläche in wirklich bescheidenem Zustand
- ◊ Schaftdichtung und Auslassventil defekt

Also, was nun? Tolles Schnäppchen, dachte ich mir und war kurz davor, den ganz Kruscht in den Schrott zu werfen!

Nach einigen Telefonaten mit Malte konnte er mich aber beruhigen und hat mir den Kopf dann zu meinem Glück komplett gerichtet. Hierzu musste nochmals geschweißt werden, der Steuerkettenschacht ausgefräst und die Ventilsitze nachgeschnitten werden.

*Glück, wenn man jemanden kennt, der Alu schweißen kann...*



*...und auch in Sachen Metallbearbeitung kein Legastheniker ist*

Zudem wurde die Dichtfläche überplant, ein neues Ventil und Kipphebel geordert und die defekten Gewinde mit Einsätzen versehen. ►

Wenn man die Möglichkeiten nicht hat, handelt es sich bei sowas um einen Totalschaden. Daher hier ein riesiges

an Malte, natürlich mit dem nötigen Abstand - grins.

Nach dem Zusammenbau des nun frisch gerichteten Kopfs konnte ich endlich den Motor komplettieren. Es wurden dazu alle Lager im Motor ersetzt und die Verschleißteile geprüft. Das 4-Gang Getriebe eingesetzt und in diesem Zug die Kurbewelle mit neuen Lagern versehen und das labile Pleuel der 12V original Motoren durch ein TRP CNC Pleuel mit 0,3mm mehr Länge ersetzt.

Somit ergibt sich jetzt eine Verdichtung von 12,3:1. In Verbindung mit dem alten Superhead und dazu noch dem wirklich schicken Kijima DAX Zündungs-Seitendeckel macht der Triebling optisch wirklich was her.

Jetzt waren alle Teile zusammen und das Moped war fast fertig. Fürs Dekor wollte ich irgendwie vom Standard abweichen und habe mir bei Temao Dax Sticker einen eigen angefertigten Hot Wheels Sticker machen lassen.

Hier nun das Ergebnis meines Umbaus, welcher mir dieses Jahr sehr viel Freude bereitet hat. Kleine Änderungen kommen noch, denn wie heißt es doch so schön:

„A BIKERS WORK IS NEVER DONE“ ◄

TEXT UND FOTOS:
TOBIAS HANTSCHEL „PIZZAVERNICHTA“

**Epoxidharz - einfach erklärt ist es eine künstlich hergestellte, zähflüssige Substanz, die bei Bedarf durch Zugabe einer bestimmten Menge „Härter“ reagiert und sich (meist) unter Wärmeabgabe in einen festen Zustand verändert. Einsatzbereich der oft unglaublich klebrigen Masse sind u. A. Bootsbau, Bodenbeschichtung, Giesharzanwendungen sowie der geläufige Formenbau unter zu Hilfenahme von Glas-, Kohlenstoff- oder Aramidfaser. Der neueste Bereich „Reparatur von allerlei Dax– und Monkeyteilen“ wird gerade von unserem Mitglied Tobi erkundet...**

Und um die Bildüberschrift fortzuführen:

**Recycling mal anders.**

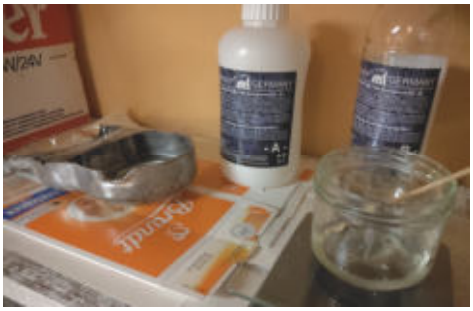
Auf der Suche nach einem kaputten Seitendeckel war Michael so freundlich, mir einen Trümmerhaufen aus seinem Fundus zu überlassen, welcher perfekt zu meiner Suche für mein Experimentier-Projekt passte. Danke an der Stelle nochmal!!

Der Zustand war ziemlich typisch - jemand hatte sich ein– oder zweimal lang gemacht und der Deckel hatte einige Blessuren sowie Risse davon getragen. Irgendwie wurde von irgendjemanden (nein, Michael wars nicht) dann noch versucht zu schweißen, die untere linke Befestiung fehlte gänzlich.

Beim Versuch den Deckel etwas gerade zu formen, ist dann endgültig ein Puzzle daraus geworden.. ►

Ich habe dann noch ein paar Puzzle Teile mehr daraus gemacht und sämtliche Bruchstellen angeschliffen und den Deckel, ähem die Einzelteile ausgiebig gebadet.

Dann ging der Spaß los mit Paketklebeband alles wieder zu einen und zusammen zu richten. Der Plan: mit durchsichtigem 2k Epoxidharz soll der Deckel wieder zusammen finden und vielleicht für ein Rattenprojekt dienen.



Also ging es ans vergießen und warten. Vorsicht ist geboten, weil das Zeugs extrem flüssig wird, wenns dann mal reagiert. Hat man beim Verkleben nur *eine* Stelle übersehen, läuft einem die Suppe direkt da raus.

Nächstes Thema: verwendet man zu viel Epoxidharz, wirds schon mal brenzlig - extrem exotherme Reaktion, sprich es wird ganz schön *warm*. Daher lieber dünnschichtig in mehreren Durchläufen verarbeiten.

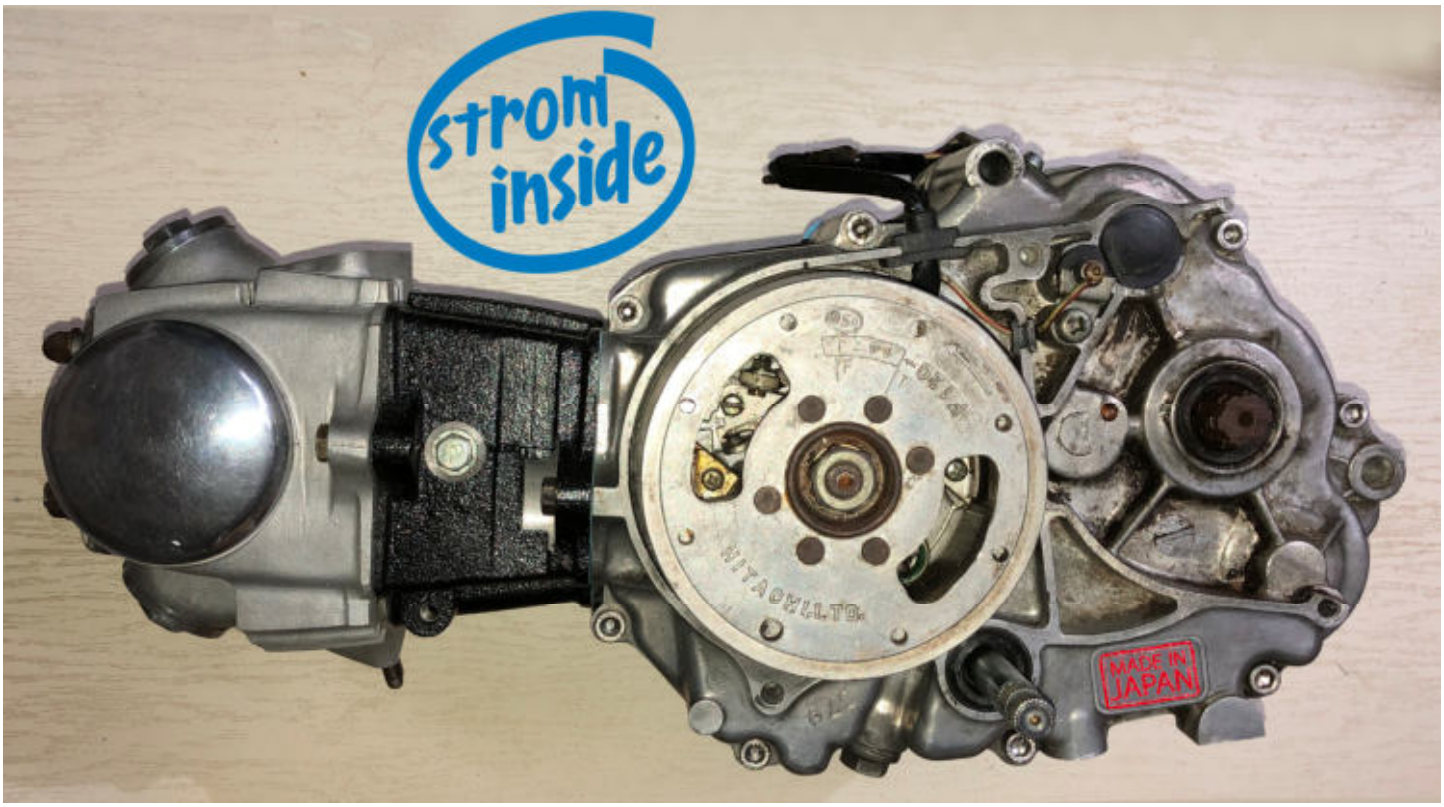
Als die groben Bausteine zusammen waren, hieß es, ergänzen wir mal schnell die fehlenden Befestigung unten links. Daher mal mit Pappe ganz grob die Art und Weise der Form abgeklebt und wieder vergossen.

Danach gings zum Schleifen und etwas aufhübschen. Ein Loch musste noch gebohrt werden und an den

Stellen, an denen sich zu viel Epoxid gesammelt hatte, wollte natürlich auch noch einiges runter. Der fertige Deckel wurde dann noch flächig abgezogen, damit er wieder plan am Gehäuse anliegen kann. Fertig.

Leider bin ich noch nicht zum Testen gekommen, ob der Spaß auch mit den Vibrationen oder eben Temperaturen klar kommt. Dieser Test folgt aber noch und dann gibts evtl. wieder einen erneuten Bericht :) ◄

*Soweit fertig, mal schauen, obs hält...*




TEXT UND FOTOS:
KLAUS GEYER „ELEKTROLURCH“

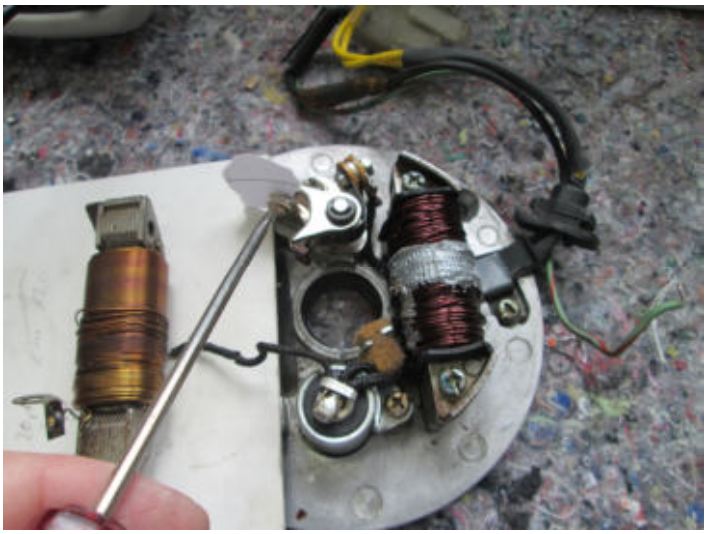
**S**trom oder kein Strom? Das ist hier die Frage,…

...die sich speziell die 6V Fahrer/-innen immer wieder mal stellen. Nachdem eine Umrüstung der Motoren mit kurzem Kurbelwellenstumpf auf 12V nicht ganz einfach ist, ist man fast auf Gedeih und Verderb der Hitachi Lichtmaschine ausgeliefert. Meist wird aber über mangelnde Lichtleistung geklagt und dann alles mögliche umgebaut. Oft mit wenig Erfolg. Warum das so ist, möchte ich hier mal darlegen. Graschi (Chris Lotzkat) hat mir dafür freundlicherweise zwei Hitachi Lichtmaschinen zur Verfügung gestellt. Danke dafür.

Dass man den Widerstand der Spulen messen kann, wissen die Meisten, dass der aber nicht immer aussagekräftig ist, bedenken die wenigsten. Die Widerstandswerte sind so klein, dass z. B. Windungsschlüsse (Kurzschlüsse) von 10 Windungen über den Widerstand gar nicht zu erfassen sind. Die Differenz ist so gering, dass sie zum größten Teil in den Toleranzbereich der Spule und der verwendeten Messgeräte fallen. ►

*Zu Messen der Spulen verwende ich deshalb ein sogenanntes LCR Meter, um auch die **Induktivität** ermitteln zu können. Diese Größe ist viel aussagekräftiger als einfach nur der Leiterwiderstand der Spulen.*

*Zunächst werden die Stecker mal geputzt. Gerade bei den relativ kleinen Widerständen der Spulen sollten die die Stecker schön blank sein. Ich verwende dafür eine Messingbürste.*



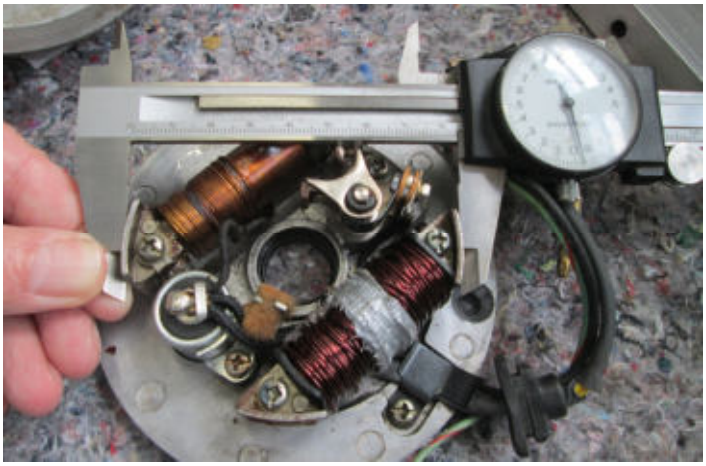
*Der Unterbrecher schließt im Ruhezustand sowohl Erregerspule als auch Kondensator kurz. Damit ich messen kann und nichts herum schrauben muss, wird der mit einem Papierstreifen isoliert..*

*Beim Vorbereiten für die Messung fiel mir auf, dass die äußere Lage der Erregerspule nur noch locker über den anderen Windungen war. Das wird später wieder gerichtet.*

Beim Vorbereiten für die Messung fiel mir auf, dass die äußere Lage der Erregerspule nur noch locker über den anderen Windungen war. Das wird später wieder gerichtet und fixiert. Zunächst vergleichen wir mal die geometrischen Grunddaten beider Lichtmaschinen vom gleichen (!) Hersteller. Entscheidend für den maximal erzeugbaren Strom ist unter anderem auch der Luftspalt zwischen Polrad und Stator, der möglichst gering sein sollte. Diesen habe ich wie folgt ermittelt, indem ich zunächst den Durchmesser des Stators auf der Grundplatte gemessen habe. ►

*LiMa 1 lief zunächst nicht richtig. Daraufhin wurden Unterbrecher und Kondensator getauscht und weil die Lichtleistung eher müde war, wurde auch noch die Lichtspule neu gewickelt.*

*Lichtmaschine Nummer 2 stammt aus unbekannter Quelle und ist augenscheinlich unberührt.*



*Durchmesser Stator1: 82,95mm.*

*Durchmesser Stator2: 84,06mm*

Schon die erste signifikante Abweichung. Die Pole von Stator 2 sind über 1mm(!) weiter auseinander als bei Nummer 1. Anschließend verglich ich die beiden Polräder, um auch mittels Messschieber entsprechende Messdaten zu erhalten.

*Durchmesser Polrad LiMa 1: 84,8 mm Das ergibt einen Luftspalt von gerundet 0,9mm beim Betrieb der beiden Komponenten*

*Durchmesser Polrad von der zweiten LiMa: 84,86 mm Das ergibt einen Luftspalt von gerundet 0,4mm*

Man kann schön sehen, bzw. sich gut vorstellen, dass Lichtmaschine #2 mehr Leistung erbringen kann, als Lima #1. In diesem Falle ist weniger mehr. Vergleichen wir nun die elektrischen Werte. Zunächst die Erregerspulen. ►

*Widerstand #1: 1,49 Ω (Ohm)*

*Widerstand #2: 1,52 Ω (Ohm)*

*Induktivität #1: 10,4mH (milli Henry)*

*Induktivität #1: 12,3mH (milli Henry)*

Diese Messungen zeigen schön, warum eigentlich erst die Induktivität *das* Mass ist, welches Aufschluss über die Qualität der Spulen gibt. Während sich die Widerstände eigentlich gleich sind -die Differenz von 0,03 Ohm liegt im Bereich des Anzeigefehlers des Messgerätes-, unterscheiden sich die Induktivitäten doch um gute 20%. Ein Teil mag von den lockeren Windungen kommen, auch hier gilt, je enger der Draht gewickelt worden ist, umso besser. Der Großteil des Unterschiedes wird aber im Inneren der Spule liegen. Um das genauer herauszufinden, müsste die Spule abgewickelt werden, das spar ich mir aber.

*Kapazität #1: 0,31µF (mikro Farad) oder 310nF (nano Farad)*

*Kapazität #2: unplausibler Messwert (0,001 m!F))*

Um den Zündstromkreis messtechnisch abzuschließen, wurde nun noch der Kondensator gemessen. Da ist mir tatsächlich ein kapitaler Fehler unterlaufen und ich Schaf hab es leider erst nach dem Zurückschicken der Teile bemerkt. Bei der Lichtmaschine #2 wurde die Masseverbindung der Erregerspule nicht getrennt. Damit liegt aber die Spule parallel zum Kondensator und schließt ihn fast kurz. So ist natürlich eine Kapazitätsmessung unmöglich. Das muss der Chris dann eben selber nachmessen (grins).
So, nun wollen wir mal die Lichtspulen betrachten. Da es sich bei der selbstgewickelten um eine potentialfreie Spule (also eine Seite keine elektrische Verbindung an Masse) handelt und die andere 2 Abgriffe hat, lassen sie sich nicht direkt vergleichen. Darum zunächst die Spule #1

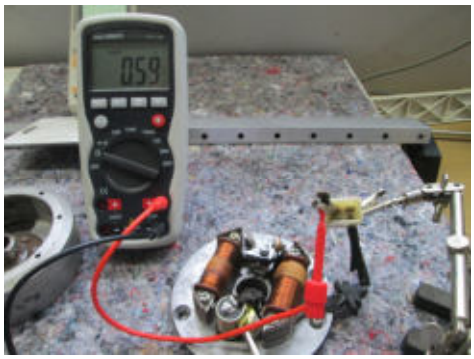
*Widerstand #1: 0,44 Ohm*

*Induktivität #1: 2,99 mH*

Die Messwerte sind durchaus in einem sinnvollen Bereich und weisen jetzt nicht gerade auf einen Fehler hin. Einzig auffällig ist die schlechte Wicklung der Spule. Entweder wurde kein neuer Draht verwendet oder ohne vernünftige Führung zu schnell gewickelt. Die Windungen sollten immer sauber und eng neben einander liegen und auch an der unteren Lage gut anliegen um das Maximale an Strom zu generieren.

Sehen wir uns nun die andere Lichtspule an. Zunächst fiel mir der Stecker auf. Vierpolig kenn ich sonst nur von der Monkey. Da sind aber normalerweise alle Plätze belegt - hier nur drei. ►

*Schwarz, Grün und Gelb - kennt man von der Dax.*




*Widerstand #2 Grün gegen Masse: 0,59 Ohm.*

*Widerstand #2 Gelb gegen Masse: 0,47 Ohm.*

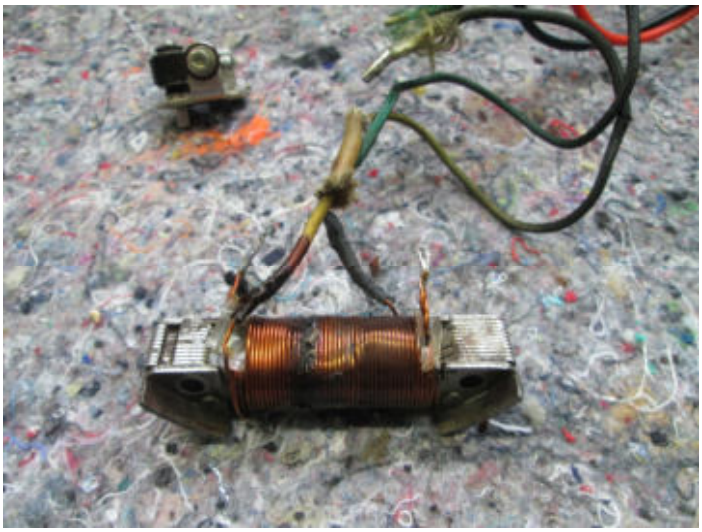
Merkwürdig, für die Dax hätte ich das genau anders herum erwartet. Vielleicht bringt die Induktivität Aufklärung…

*Induktivität #2 Grün gegen Masse: 4,01 mH*

*Induktivität #2 Gelb gegen Masse: 1,43 mH*

Induktivität und Widerstand der beiden Abgriffe passen also zusammen. Will man diese Lichtmaschine also an eine Dax anschließen, müsste man also Grün und Gelb vertauschen. Ach ja, die Dax hat bekannterweise meist einen 6er-Stecker, da hier noch die Leitung für Neutral anliegt. Betrachtet man nun alle ermittelten Werte, muss man wohl sagen, dass die Lichtmaschine Nr. 2 die bessere Wahl wäre. Sie hat einen sehr kleinen Luftspalt und die besseren Werte der Erregerspule und sollte somit besser in Sachen Lichtausbeute sein.

Zum Schluss habe ich noch eine Dax Lichtspule gemessen, die wirklich schon viel mitgemacht hat. ►



*Dax Lichtspule mit 3 Abgriffen auf potentialfrei umgebaut. Wieder keine Windungsfixierung am Spulenende vorhanden, dafür viel Kohle*

*potentialfrei da Grün am Wicklungsanfang*

*Widerstand Wicklungsanfang - Wicklungsende 0,64 Ohm, entspricht gängigem Wert*

*Induktivität Wicklungsanfang - Wicklungsende 1,35 mH, = sehr wenig!*

*Widerstand Wicklungsanfang - Wicklungsabzweig 1: 0,41 Ohm*

Nun betrachten wir die einzelnen Abzweige auf den oberen Bildern Mitte und Rechts sowie den drei Bildern unten. Das Wicklungsende 1 hat die wenigsten Windungen, Das Ende 2 liegt zwischen Ende 1 und dem Spulenende. …

*Induktivität Wicklungsanfang - Wicklungsabzweig 1: 0,35 mH*

*Widerstand Wicklungsanfang - Wicklungsabzweig 2: 0,45 Ohm*

*Induktivität Wicklungsanfang - Wicklungsabzweig 2: 0,24 mH*

Hier sieht man deutlich den Fehler. Während die Widerstände zumindest der Tendenz folgen, dass Ende 1 weniger Windungen als Ende 2 hat, müsste es nach den Induktivitäten genau anders herum sein. Dazu sind die Werte auch noch sehr gering.

Nachdem die obere Lage doch schon sehr kokelig aussah vermutete ich, dass zumindest in der oberen Lage einige Windungen kurzgeschlossen waren. Ich wickelte die Lage ab und wollte meine Messungen wiederholen, aber da ging nix mehr. Beim näheren hinsehen fand ich dann den Übeltäter:

*Drahtbruch vermutlich durch abgerutschte Schraubendreherklinge. Das passiert gerne beim Heraushebeln der Grundplatte aus dem Motorgehäuse*

Ihr seht, auch optisch bekannte Spulen können elektrisch ganz anders sein oder der Fehler nicht unbedingt im ersten Augenschein liegen.

Denkt bitte daran, wenn die eine oder andere Ferndiagnose wieder völlig daneben liegt.

In diesem Sinne wünsche ich euch immer schöne Wätter, wenn ihr unterwegs seid und wenn ihr mal mehr Volt wollt, könnte auch mal das Messen einer andere Messgröße die Erleuchtung bringen.

Euer

elektrolurch ◄

Text und Fotos:
Matthias Abel

Wir schreiben das Frühjahr 2017, ich habe Urlaub, stehe dick eingepackt in meinem kleinen 3 x 6m Werkstattanbau am Haus und schraube an meinem 180ccm Piaggio Plastikroller. Seit Jahren betreibe ich das Schrauben als ausgleichendes Hobby an allem mit zwei Rädern was eben *nicht* dem Mainstream entspricht. Ich habe wahnsinnig kalte Füße und entdecke gerade, trotz der schlechten Beleuchtung, einen Ölfleck auf dem Boden.

Eine nicht perfekt sitzende Schelle am Öltank des 2-Takters. Nichts Wildes, blöderweise kann ich das ausgelaufene Öl leider nicht einfach so wegwischen. Stattdessen lässt sich der Ölfleck überhaupt nicht von meinem alten Lumpen beeindrucken, denn er ist die letzten Tage bereits komplett in die mittlerweile sickerpflastertauglichen 60er Jahre Pflastersteine eingezogen. Eben diese Pflastersteine, die mit einem 2-6cm dickem Fundament aus Betonresten den gesamten Werkstattboden zieren. Warum ich die Dicke des Fundaments kenne? Nun ja, ich hatte da mal die ein oder andere Idee, ein Schwerlastregal oder einen Maschinenständer am Boden zu verankern und war nicht wenig überrascht, dass auch der beste Schwerlastanker leider keine dauerhafte Verbindung mit diesem Fundament oder dem darunter liegendem Sand eingehen wollte—das versteh ein Anderer...

Ich seufze, drücke mich aus der gebeugten Hocke zurück in die Senkrechte und halte mir dabei eine Hand auf mein Kreuz. In dem Moment, an dem ich mir vorstelle, wie eine kleine Werkstatt mit einem Plastikroller und mir in Flammen aufgeht, denke ich mir… ***„Das machen wir jetzt mal besser“***…

Auf diesen Tag folgten etwa zwei Jahre der Planung. Ich war zu der Zeit beruflich in China, entsendet als Inbetriebsetzer für Hochgeschwindigkeitszüge und hatte nach der Arbeit genug Zeit mir Gedanken zu machen, wie ich meine Werkstatt einrichten könnte, um den vorhandenen Platz *perfekt* auszunutzen und mir einen etwas ergonomischeren und besser ausgerüsteten Ort für mein Hobby zu schaffen. Nebenbei habe ich mir u. a. zwei HONDA APE in China gekauft, dort im eigens dafür angemieteter Keller komplett zerlegt und in Einzelteilen in meinem Koffer(!) bei Heimflügen nach Deutschland transportiert. Hier in meiner kleinen Werkstatt wur- ►

den dann beide Fahrzeuge peu à peu wieder zusammengebaut, wobei die ein oder andere Verbesserung mit eingeflossen ist. Aber das wäre dann, glaube ich, eine eigenständige Story. Hier nun mein „Lastenheft“:

**Spezifikationen:**

- ebenerdige Motorradhebebühne
- isolierte Bodenplatte 20cm (stahlbewehrt)
- 2K Fußbodenbeschichtung
- Deckenkran
- Werkzeugschränke sowie Werkzeuglochwand
- Werkbank mit Schraubstock
- Hängeschränke
- Schwerlastregal
- WC / Waschbecken
- Ständerbohrmaschine
- glatte Wände
- neue Elektroinstallation
- Internet / Telefon / PC / Musikanlage

Zunächst galt es das zentrale Element zu besorgen. Die Motorradhebebühne, die in der Mitte des Raums ihren Platz einnehmen würde und somit maßgeblich entschied, wie viel Platz für weitere Einbauten übrigbleibt. Diese sollte ebenerdig verbaut werden, um bei Nichtbenutzung keinen Platz zu besetzen. Erst habe ich hierzu im Internet durch die gängigen „Katalog-Motorradhebebühnen“ gestöbert, wobei mir einige doch schon deutlich zu groß waren. 2m x 0,6m sollten für die kleinen Mopeds, an denen ich schraube, voll ausreichend sein. Alles darüber hinaus würde nur den Platz für das Regal und die Werkstattschränke schmälern, bzw. den Durchgang, der zwischen diesen noch blieb. Nach ein paar Wochen der Suche bin ich dann in den Kleinanzeigen für kleines Geld auf einen gebrauchten elektrohydraulischen Hubtisch für Industrieanwendungen gestoßen. Dieser hat zwar eine deutlich höhere Ausgangshöhe als die normalen Motorradhebebühnen, ist dafür aber wesentlich massiver und wertiger. Dieses Exemplar hatte außerdem schon ein massive verzinkte 2m lange und 60cm breite Metallplatte moniert, wurde aber vom aktuellen Besitzer mittels Auffahrrampe genutzt (was bei der Werkstattgröße des Besitzers aber auch kein Problem darstellte). Ich war zu dem Zeitpunkt glücklicherweise gerade mal wieder in Urlaub in Deutschland und konnte mich daher gleich auf den Weg machen, das gute Stück in Bocholt abzuholen.

Jetzt war schon klar, dass man hier nicht einfach etwas wegstemmen konnte und den Hubtisch bei mir in der Werkstatt auf den Boden legt, sondern dass ein vernünftiges Fundament dafür errichtet werden muss. Dieses „Detail“ sollte sich dann als der bei weitem aufwändigste Teil des Werkstattumbaus herausstellen.

Da ich zuvor noch nie eine Bodenplatte gegossen hatte, geschweige denn eine so große stahlbewehrte 20cm Bodenplatte mit Isolierung und Aussparung für eine Hebebühne, gingen auch hier viele Tage der Internet-Recherche und Planung ins Land, bevor die eigentliche Arbeit begann. Ich arbeitete hier so vernünftig wie möglich nach bestem Wissen und Gewissen. Dennoch kann ich natürlich nicht dafür garantieren, dass das was ich hier gemacht habe in der Ausführung so vollständig fachgerecht ist. Ein Profi findet sicher Dinge, die nicht korrekt ausgeführt wurden, bzw. hätten besser gemacht werden könnten, denn gelernt ist nun mal gelernt!

Ich entschloss mich auf jeden Fall für folgenden Bodenaufbau (von oben nach unten gesehen):

- 2K Industriebodenbeschichtung
- 20cm Beton mit Stahlbewährung
- 10cm Dämmplatten (EPS 035 PW)
- 20cm Schotter ►

*Aller Anfang ist schwer, vor allem aber anstrengend, da alles mit der Hand(!) ausgekoffert wurde*

Nachdem ich mit der Unterstützung eines unerschrockenen Helfers händisch die fast 10m³ (aufgelockert wohl eher noch etwas mehr) in den Schuttcontainer bugsiert hatte, konnten die eigentlichen Arbeiten für das neue Fundament beginnen. An der Position der Hebebühne wurde noch 40cm tiefer ausschachtet (Die Grube sollte nachher etwas tiefer sein als die Bühne hoch ist, so hat man noch etwas Spiel die Bühne mit Unterlegplättchen in verschiedenen Stärken perfekt auszurichten). Dann wurde der Boden zunächst mit einer Rüttelplatte verdichtet, bevor der angelieferter Grauwacke Schotter aufgebracht wurde. Dieser wurde in mehreren Etappen immer wieder nachverdichtet. Man sollte sich hier vorher mit der Wasserwage Markierungen an die Wände machen, damit hat man eine bessere Referenz, wie viel Schotter an welcher Stelle noch fehlt. Am besten auch zusätzliche übermaßige Markierungen (z.B. 2cm und 5cm über Sollhöhe mit zwei verschiedenen Farben), denn ist der gesamte Schotter einmal lose aufgebracht ragt dieser ja bis zum Verdichten über der Sollhöhe!

Auf den fest verdichteten Schotter folgten nun eine PE-Folie, gefolgt von den 10cm EPS Dämmplatten. Übrigens: die Dämmplatten unter der Bodenplatte bewirken keineswegs, dass man jetzt warme Füße bekommt, aber ein bisschen besser als zuvor ist es allemal. Nur sollte man hier keine Wunder erwarten, wer es warm möchte, muss irgendeine Form der Heizung mit einplanen.

An der Wand entlang wird nun auf Höhe des späteren Fundaments um den ganzen Raum eine Entkopplungsmatte gelegt. Ich empfehle diese fest an die Wand zu kleben und vor allem ganz bis in die Ecken zu drücken. Es ist nicht so als würde der Beton das später für euch tun, vor allem in den Ecken muss daher sauber gearbeitet werden.

Auf den Dämmplatten folgen nun 2cm hohe Drunterleisten für den Bewährungsstahl. Wichtig bei dem Bewährungsstahl ist immer, dass er von allen Seiten 2cm über seine Außenkanten mit Beton bedeckt ist. Steht der Bewährungsstahl aus dem Beton heraus kann an diesen Stellen später Feuchtigkeit in das Fundament eindringen, die Bewährung zum Rosten bringen und die Stabilität und Lebensdauer herabsetzen. Die Drunterleisten bewirken, dass auch die Unterseite der Bewährung vollständig vom unteren Rand des Fundaments entfernt bleibt. Auf den Drunterleisten wird nun die erste Lage Stahlmatten (Q188) aufgelegt, gefolgt von den sogenannten „Schlangen“. Die Schlangen sind aus geschwungenem Metall und sind die Abstandshalter zwischen der unteren und oberen Stahlmatte. Die Schlangen werden nun mit Rödeldraht an der unteren Stahlmatte fixiert. Dasselbe geschieht dann auch mit der dann folgenden oberen Stahlmatte. Es wird so lange gerödelt bis sich Stahlmatten und die Schlangen so fest verbunden sind, dass man darüber laufen kann ohne, dass es sich verformt oder bewegt. Mit der Anzahl der Schlangen sollte man hier auch nicht zu sparsam sein, der Abstand zwischen den Schlangen sollte nicht mehr wie 20cm betragen, sonst wird es nicht wirklich stabil.

Die Stahlbewehrung herzustellen hat schon einen ganzen Tag in Anspruch genommen und das beinhaltet nicht die Planung und Bestellung der Einzelteile. Also bloß nicht am gleichen Tag den Beton bestellen! In meinem Fall musste auch noch der Ausgleich zu der Vertiefung mit Stahlmatten hergestellt werden, was doch schon eine längere Flickerei war. An dieser Stelle sollten auch, falls benötigt, noch Leerrohre durch die Stahlkonstruktion gelegt werden, um eventuell benötigte Kabel und Leitungen elegant in die Grube führen zu können. Diese Lehrrohre sollten natürlich auch fest mit der Bewährung verbunden werden, damit diese später auch noch an Ort und Stelle sind. Das geht z.B. mit Kabelbindern.

Mit den Abmaßen der Hebebühne plus Toleranz wurde dann ein Holzsarg (ohne Deckel) gebaut, der genau an der Stelle platziert wurde, wo im Fundament nachher die Grube für die Hebebühne sitzen sollte. ►

Hier habe ich den ersten großen Fehler gemacht!

Der Sarg wurde mit zwei 100 x 100mm Holzbalken fest an der Wand verdübelt, um ihn in Position zu halten. Ich sollte später feststellen, dass sich die Balken durch den Auftrieb des Betons am Sarg in der Mitte deutlich hochbiegen und der Sarg somit einige cm höher war als vorgesehen. Diesen Fehler sollte ich später mit viel Mehraufwand bezahlen, denn nicht nur die Oberkannte des Sargs war nun zu hoch und so als Referenzhöhe nicht mehr zu gebrauchen, sondern auch die Höhe des Bodens im Schacht der Aussparung für die Bühne. Das musste später alles wieder aufwendig weggestemmt werden!

Richtig wäre gewesen, man betoniert in zwei Schritten. Einmal bis zur Unterkante des Sargs und nachdem das angetrocknet ist, den Rest. Außerdem empfehle ich an der Wand Leisten zu montieren, an denen man die Oberkannte des Betons abziehen kann. Als Laie in einem freien Raum mit einem Betonabzieher eine gerade Betonoberfläche hinzubekommen, ist äußerst ambitioniert. Grundsätzlich gilt beim betonieren, dass man alles so perfekt wie möglich vorbereitet, denn jeder Fehler ist nach dem Gießen nur äußerst aufwendig zu korrigieren. Ich würde für mein nächstes Betonprojekt mind. einen ganzen Tag Puffer für die Schalung und Vorbereitung einplanen. Damit hat man dann auch beim Betonieren weniger Stress.

Die 3,5m³ Beton, die ich bestellt hatte, wurden per Fahrmischer angeliefert. Wer viel Zeit und einen guten Physiotherapeuten hat, der kann natürlich auch mit einem Mischer den Beton selbst anmischen. Bei mir lag der Preis mit Anlieferung allerdings leicht unter dem Materialpreis für die benötigte Anzahl B25 Säcke, weshalb mir die Entscheidung leicht gemacht wurde. Als eine gute Investition erwies es sich auch, einen professionellen Flaschenrüttler auszuleihen. Dieser sorgt dafür, dass die Luftblasen aus dem Beton gehen, sich dieser einfacher verteilen und somit in die hinteren entfernteren Ecken ziehen lässt.

Obwohl das wohl klar sein sollte, die Berechnung der Betonmenge muss möglichst genau sein. Ich würde im Zweifel ein paar große Bütten aufstellen und lieber einen halben m³ mehr bestellen. Das kann man dann in die Bütten laufen lassen und ausgehärtet später bequem entsorgen. Wenn man einen Teil der Lieferung im Betonmischer zurückgehen lässt, kann das sehr teuer werden. Zuletzt noch ein Tipp, falls der Fahrer vom Fahrmischer im Zeitdruck ist und euch vorschlägt, den Beton im Fahrzeug mit etwas Wasser aus seinem kleinen Wassertank auf dem Fahrmischer flüssiger zu machen. Im ersten Moment hört sich das vielleicht nach einer guten Idee an, denn dann würde der Beton ja leichter fließen. Aller- ►

dings wird schon durch geringe Mengen *zusätzlichen* Wassers die spätere Festigkeit massiv herabgesetzt. Also besser ein bisschen mehr Zeit investieren, um den Beton zu verteilen und den Fahrer einfach fluchen lassen.

In einer perfekten Welt hätte man nun die Betonoberfläche abgeschliffen, grundiert und direkt mit einer Bodenbeschichtung versiegelt. Leider war der Boden durch den hochgeschwemmten Sarg aber an manchen Stellen dermaßen uneben, dass ich den Boden ausgleichen musste. An den Stellen, an denen der Beton zu hoch war, habe ich mit einer großen Flex mit Steinscheibe kleine Karos in den Boden geschnitten und diese dann mit einem Stemmhammer weggestemmt. Die gesamte Fläche wurde dann mit einem Kunstharzestrich ausgeglichen. Da ich nicht riskieren wollte wieder mit einer nicht planen Oberfläche zu enden, habe ich diese Arbeit von einer Fachfirma ausführen lassen (wie gesagt, eine gute Vorbereitung hätte mir das erspart!).

Die Zeit bis dahin gab mir allerdings noch die Möglichkeit, einen Edelstahlrahmen um die Kante der Grube zu bauen. Der Rahmen wurde mit sechs Laschen mittels geflexter Aussparungen fest mit dem Fundament verschraubt und konnte dann in Ruhe ins Lot, bzw. in Waage gebracht werden. So hatte ich eine perfekte Oberkante für den Estrich und einen sauberen Abschluss zur Bühne.

Hier außerdem noch ein paar Bilder, die bis auf die Bodenplatte und die Deckenschienen den Ausgangszustand der Werkstatt verdeutlichen. Zu den Deckenschienen komme ich im Verlauf dieses Berichtes dann nochmal. ►

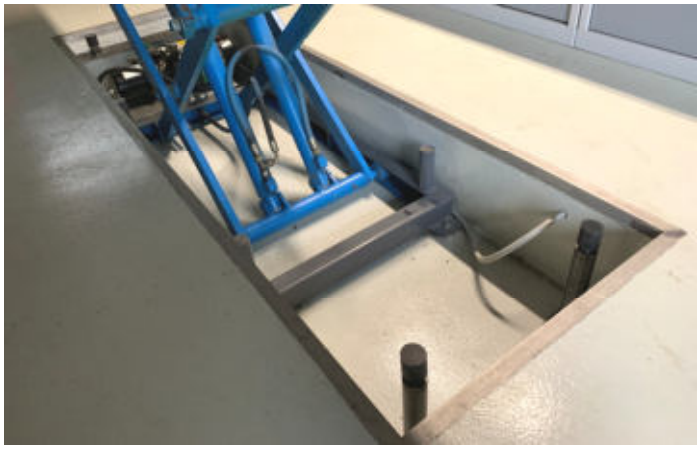
Hier ein Bild zu den Ausgleichsarbeiten mit dem Kunstharzestrich.

Es fehlte nur noch die 2K Bodenbeschichtung, die einfach mit einer Rolle aufgetragen wurde. Hierbei ist zu beachten, dass man je nach Außentemperatur nicht zu viel Material anmischen darf, da dieses vor allem bei warmen Außentemperaturen sehr schnell aushärtet. Daher besser in mehreren Etappen Material anmischen und aufstreichen. Das Material sollte auch vor dem Rollen gut mit einem Flächenspachtel verteilen werden, das beschleunigt den Prozess deutlich! Die Oberfläche wird dann noch nach Belieben mit Quarzsand abgestreut, damit der Boden etwas rauer wird und man nicht gleich ausrutscht, wenn es mal feucht ist.

Ich hatte mittlerweile die Öffnungen im Deckenbereich zur anliegenden Garage zugemauert, mit Anleitung eines Profis die Wände glatt verputzt und weiß gestrichen, sodass die Werkstatt endlich den Charakter einer Höhle verlor. Das Bild zeigt den frischen Putz.

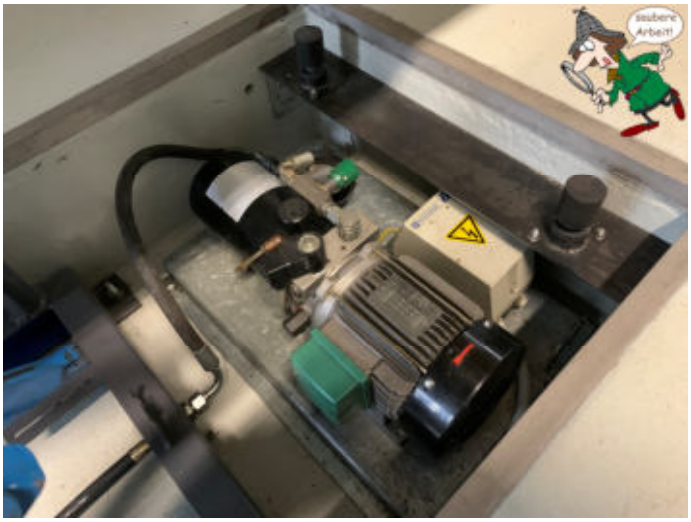
War der Bodenaufbau einmal fertig, kam auch gleich die Bühne in ihre neue Position. Die zusätzlichen 2cm Tiefe, die ich der Bühne gegönnt habe, gaben mir nun die Möglichkeit, diese mit unterschiedlich starken Unterlegplättchen exakt auszurichten und zu nivellieren. Nachdem sie dann auch genau mittig in der Grube positioniert war, wurde sie mit Schwerlastdübeln fest auf dem Boden verankert.

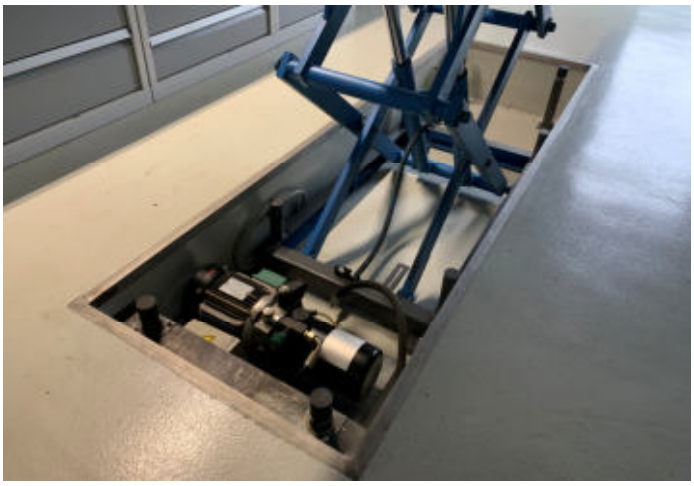
Da die Metallplatte an der Auflagefläche des Hubtischrahmens übersteht, musste ich noch ein paar Aufsetzpuffer für die untere Endlage montieren. ►



Somit kann man im gesenkten Zustand auch problemlos auf den Ecken stehen, ohne das sich etwas nach unten biegt. Die Aufsetzpuffer bestehen aus einem Metallrohr auf einer Grundplatte. Am Ende des Rohrs ist eine runde Metallscheibe mit einer Mutter angeschweißt. Die aufgeschraubten Gummipuffer mit M10 Gewinde, die man im Fachmarkt bekommet sind so millimetergenau einstellbar.

Nachdem der mechanische Aufbau abgeschlossen war und ich noch die Grundplatte mit der Technik für die Hydraulik in der Grube platziert hatte, konnte ich auch schon mit den elektrischen Anschlussarbeiten beginnen. Die Grundplatte mit dem 1,1kW Elektromotor, Hydrauliktank, Hydraulikventilen und dem Schütz für die Ansteuerung war bereits bei der Hebebühne dabei gewesen und musste lediglich etwas aufgehübscht werden. Die Hebebühne erforderte einen Drehstromanschluss. Die Anschlussleitung für den Taster für Heben und Senken habe ich an der Wandseite montiert, weshalb die Anschlussleitung deutlich verlängert werden musste. Die Schaltung war ansonsten durch die Komponenten auf der Technik-Grundplatte vorgegeben. Eine wünschenswerte Änderung für die Zukunft wäre ein Endlagenschalter „Ausgefahren“ mit Abschaltung des Leistungsschützes. Die Bühne hat eine Arbeitshöhe bis 1,2m, was das Risiko beinhaltet, dass das Motorrad gegen die Decke gedrückt wird.



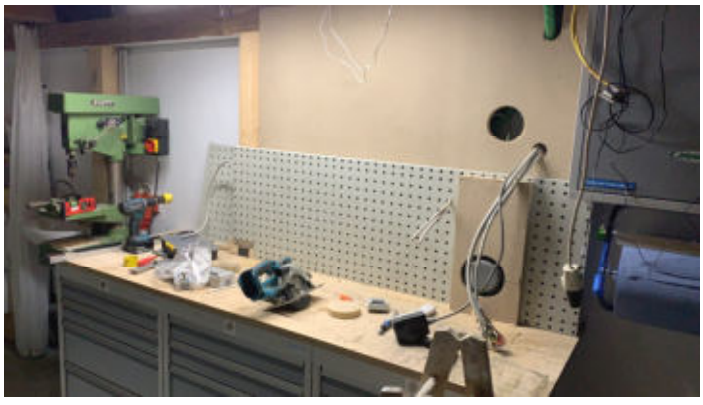



Da ich als gelernter Elektroniker nicht nur die Hebebühne elektrisch anschließen, sondern die gesamte Elektrik in dem Werkstattraum erneuern und erweitern wollte, habe ich mich gleich für eine neue 4-reihige Unterverteilung entschieden. Diese bietet mir dann genug Platz um diverse Steckdosen in 230V und 380V einzeln oder in kleineren Gruppen, vor allem aber um Geräte wie die Standbohrmaschine, das Schweißgerät, den Schleifbock, usw. separat absichern zu können. Neben den vielen Steckdosen wurde die Werkstatt außerdem auch noch mit PC, Musikanlage, Internet und Telefon ausgestattet— ja wenn man schon mal dabei ist…

Nun galt es den Raum um die Hebebühne herum weiter einzurichten. Das Hausabflussrohr sowie ein Schlauch der Hebeanlage boten leider keinen weiteren Spielraum für Optimierungen. Diese konnten weder unter die Bodenplatte noch in den angrenzenden Kellerraum versetzt werden, was etwas mehr Detailarbeit an der betroffenen Wand bedeutete. Hierzu wurde das Hausabflussrohr zunächst mit OSB-Platten verkleidet und mit Resten von Dämmwolle ausgestopft, was den Schallpegel der Torpedos auf „fast nicht hörbar“ reduziert hat.

Bei den Werkstattschränken habe ich nach langem herumkonfigurieren der Maße, auf Industrieschränke eines Markenherstellers gesetzt. Import-Modelle waren dahingehend attraktiv, da die auch mit sehr geringen Tiefen und etwas günstiger zu haben sind. Allerdings hat mich das dünne Blech (siehe Gesamtgewicht) abgeschreckt und die paar cm weniger in der Tiefe würden auch keinen besonders großen Mehrwert bieten. Letztendlich muss ich bei ausgefahrener Hebebühne nun seitlich neben der Schublade anstatt davor zu stehen, was sich als absolut akzeptabel herausgestellt hat.

Ich habe nun drei Werkstattregale bestellt. Diese wurden nebeneinander direkt neben der Motorradhebebühne aufgebaut und miteinander verschraubt. Für die Oberkante habe ich mir dann noch eine 22mm Leimholzplatte so zurechtgeschnitten, dass diese den Raum bis zur Wand perfekt ausnutzt. Seitlich an der Wand wurde außerdem noch eine OSB-Platte montiert, auf der dann die Lochwände befestigt wurden. ►



Ein paar Steckdosen fanden hier ebenso Platz, sowie die Leitungen für einen PC-Monitor, den man hier später wandmontiert anbringen kann. Auch beim Regal und den Hängeschränken habe ich auf ein Industrieregal gesetzt. Fachregale sind bei vielen Herstellern fast uneingeschränkt konfigurierbar und die Regalböden halten auch mal einen mittig liegenden Moped Motor mit 250ccm aus, ohne zu knarzen oder durchzubiegen. Die klassische Industriewerkbank mit Leimholzplatte und Schaubstock, die ich schon lange mein Eigen nennen kann, fand im hinteren Teil der Werkstatt Platz. Hier kann man dann auch mal etwas grober mit Metall arbeiten.

Es blieb hinten rechts in der Werkstatt eine Ecke frei, die sich perfekt eignete, um dort ein Motorrad komfortabel abzustellen. Nach reiflicher Überlegung habe mich dann aber doch dazu entschlossen dort ein kleines Werkstatt-WC zu installieren, damit die Jungs nicht immer mit den schmutzigen Flossen durch das ganze Haus und in die Wohnung müssen. Ein kleines Waschbecken mit Boiler und ein WC mit einem kleinen Sichtvorhang muss dafür ausreichen und nutzt diese Ecke nun ideal aus.

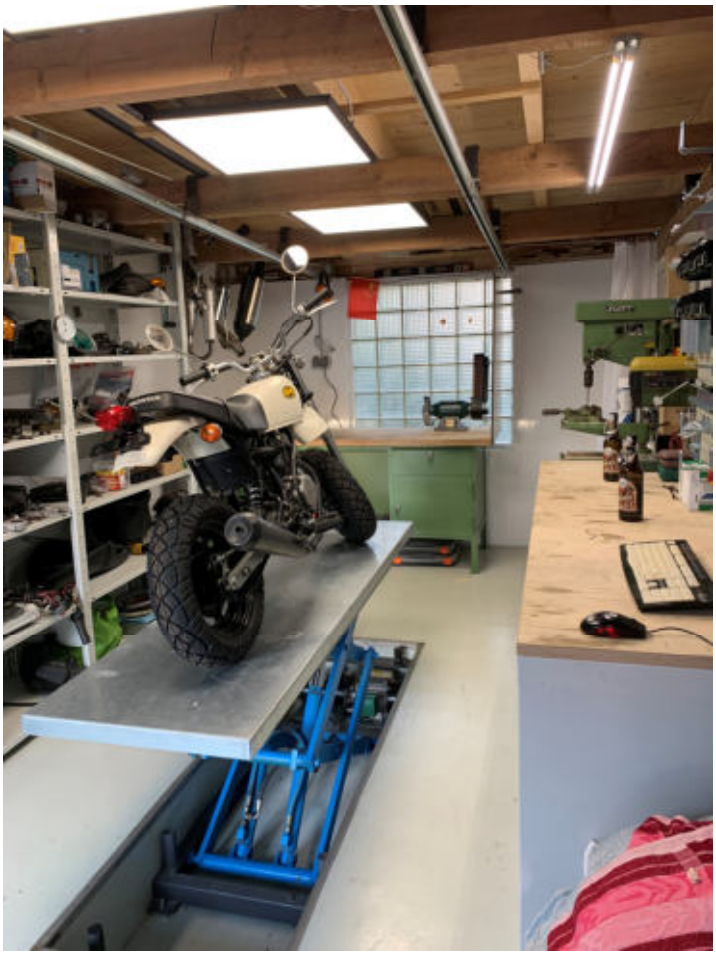
Jetzt im Nachhinein würde ich allerding doch nur ein Waschbecken sowie ein Pissoir installieren. Aber jetzt bleibt es wie es ist.

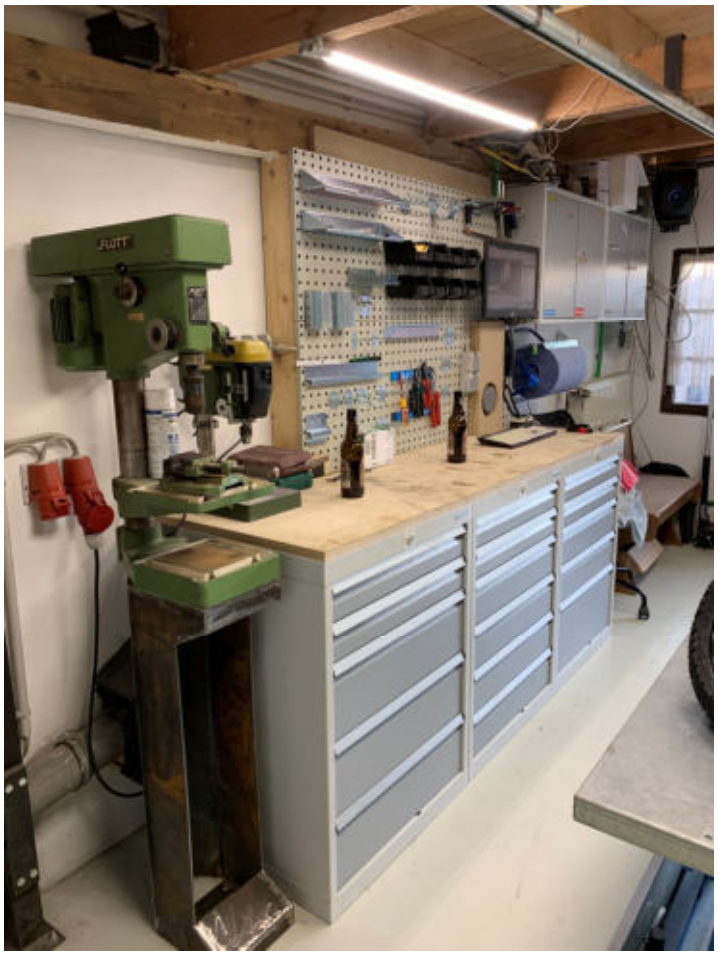
Wo wir gerade bei Dingen sind, die nicht unbedingt notwendig sind. Eines schönen Tages stieß ich im Internet für kleines Geld auf einen gebrauchten fahrbaren Deckenkran aus einen Mercedes Sprinter. Der Deckenkran ist als Mobilkran für z.B. Kanalarbeiten gedacht und hebt bis zu 250kg. Die Katze läuft auf G-Schienen und kann auf jeder beliebigen Position per Bremse arretiert werden. Darüber hinaus kann die Katze etwa einen Meter von links nach rechts fahren und hat natürlich einen weiteren E-Motor zum Heben und Senken. Ich konnte nicht widerstehen, diesen Kran zu erwerben und mittels deckenmontierter G-Schienen über die gesamte Länge der Werkstatt zu montieren. Das ist eine schöne Sache, die allerdings äußerst selten zum Einsatz kommt.

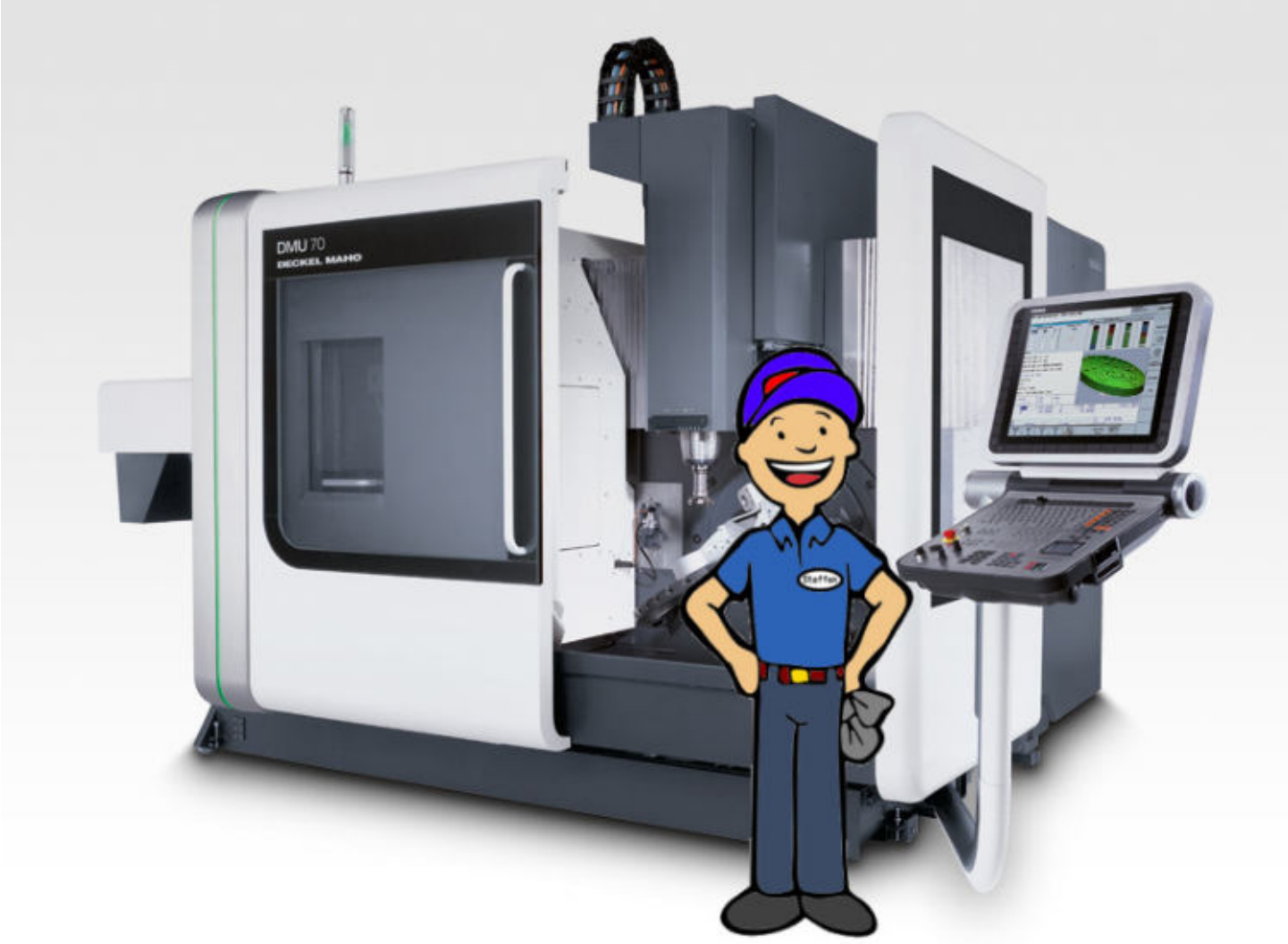
Die Werkstatt ist noch nicht fertig und dabei hatte ich extra für diesen Artikel nochmal ein ganzes Wochenende investiert, um die gröbsten Restarbeiten abzuschließen und die Werkstatt halbwegs vorzeigbar ablichten zu können. Abgesehen von den kleineren Schandflecken, wie der unfertigen Unterverteilung sowie fehlender Abdeckungen der Installationsrohre, ist auch noch ein elementarer Einbau bisher nicht über den Planungsstatus hinausgekommen. Ich möchte die Werkstatt noch unbedingt mit Druckluft ausstatten. Ziel ist, dass man einen Schlagschrauber betreiben kann, sowie mal einen Reifen aufpumpen oder einen Vergaser ausblasen kann. Er sollte außerdem aber auch noch genug Reserven mitbringen, um eine kleine Sandstrahlkabine daran anschließen zu können. Diesen Kompressor würde ich allerdings nicht in die Werkstatt, sondern in den angrenzenden Heizungskeller setzen wollen, da der Betrieb i. d. R. recht laut ist. Die Ansteuerung sollte aber über einen kleinen Schaltkasten in der Werkstatt geschehen. Dazu habe ich schon eine Schaltung vorskizziert, die zum einen den Kompressor an- und ausschalten kann, diesen darüber hinaus aber auch noch über elektrische Kugelhähne abriegeln kann. Jetzt warte ich nur noch auf den Tag an dem „Kompressor-Right“ in den Kleinanzeigen aufpoppt 😉.

Auf der folgenden Seite nun aktuelle Bilder der Werkstatt. Besten Dank, dass ich mich hier beteiligen durfte und hoffe, dass ich mit diesem Artikel möglichst viele Leser/-innen inspiriert habe. Das ist alles kein Hexenwerk, man muss sich nur dahinterklemmen und machen!

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmal vielmals bei meinem Kumpel Dirk bedanken, der mir nicht nur bei den schweißtreibenden Arbeiten dieses Projektes eine große Hilfe war. **Danke dir!** ◄







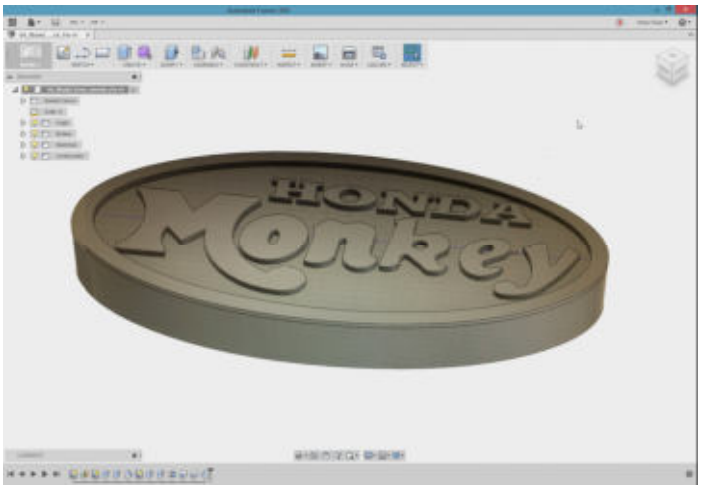

**CNC - für viele von uns sind das drei magische Buchstaben, deren Ergebnisse meist ein „Boah ey" und/oder strahlende Gesichter auslösen. Computerized Numerical Control heißt es ausgeschrieben und ist einfach ausgedrückt eine digitale Steuerungstechnik, um Werkstücke in Werkzeugmaschinen mit hoher Präzision auch für komplexe Formen herzustellen. Der geneigte Laie sieht den/die fleißig auf der Tastatur klimpernden Bediener/-in vor einem Bildschirm sitzen und wenige Augenblicke später startet die Maschine. Erkennen was das Teil jetzt macht kann kaum jemand, weil vor lauter Gespritze der milchartigen Kühlflüssigkeit das zu bearbeitende Werkstück nicht zu erkennen ist. Fakt ist, dass kein Mensch derart präzise, fix, gleichmäßig und ohne zu ermüden Metalle & Co. bearbeiten kann. Daher ist in unserer Welt ein Leben ohne diese Helferlein grundsätzlich möglich, doch kaum vorstellbar...**

TEXT UND FOTOS:
STEFFEN SICKS „STEFFEN"

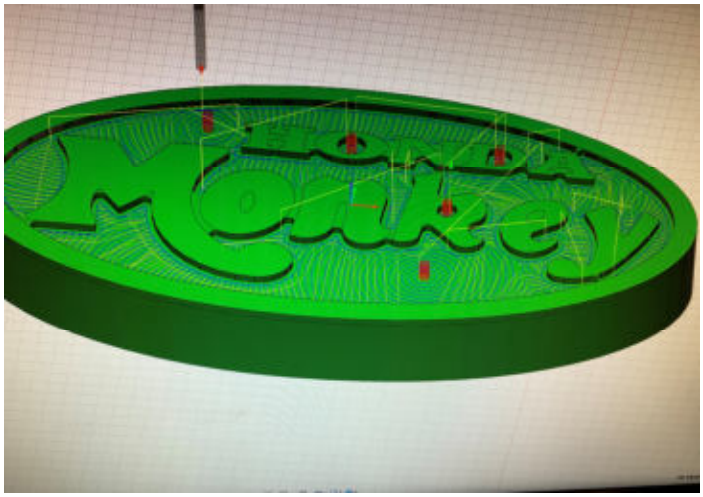
**W**as für ein Glück, dass ich den richtigen Beruf gelernt habe— Zerspanungsmechaniker, früher auch „Dreher" oder „Fräser" genannt. Dreieinhalb Jahre total interessante und abwechslungsreiche Ausbildung mit so tollen Aufträgen wie „hol mal eine Büchse Feilenfett aus dem Kühlschrank" oder „schau mal nach, ob wir noch ein Fass Grundieröl auf Lager haben". Sogar zwei Dutzend Siemens Lufthaken in der Größe 9,5 sollte ich beim Lagermeister bestellen. Meine Güte, was habe *ich* gelacht…

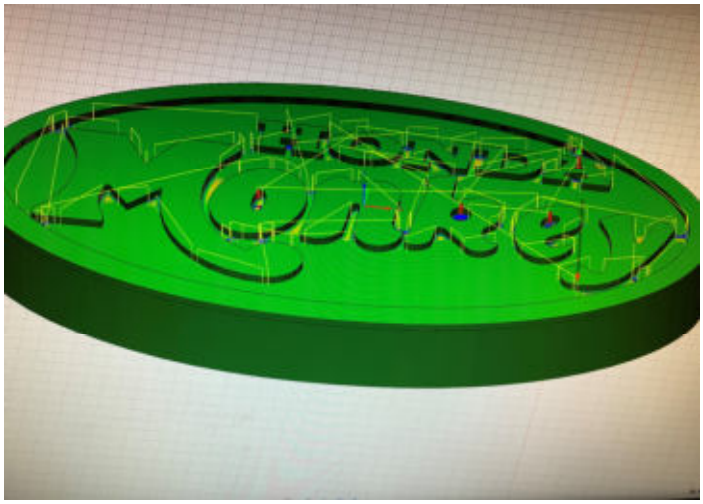
Egal, die Lehrzeit war auch irgendwann vorbei und ich konnte mir nun nahezu alles zu meinem Hobby fertigen, was mit einer hochmodernen CNC Maschine möglich ist. Den Meisten bleibt nur der Weg im Internet oder bei örtlichen Fachfirmen für reichlich € die gefrästen Teile zu erstehen. Oder sie kennen einen, der einen kennt, der wiederum einen kennt...- ►

Mit diesem Beitrag möchte ich euch zeigen welcher Aufwand hinter den Frästeilen steckt. Ich hab mir daher überlegt, ein Monkey-Logo aus dem Vollen zu fräsen. Im Internet habe ich nach einem passenden Logo gesucht und in mein CAD/CAM Programm heruntergeladen. Ich nutze die Software „Fusion 360“, welches vom Anbieter für private Anwender (non commercial) völlig kostenlos genutzt werden kann.

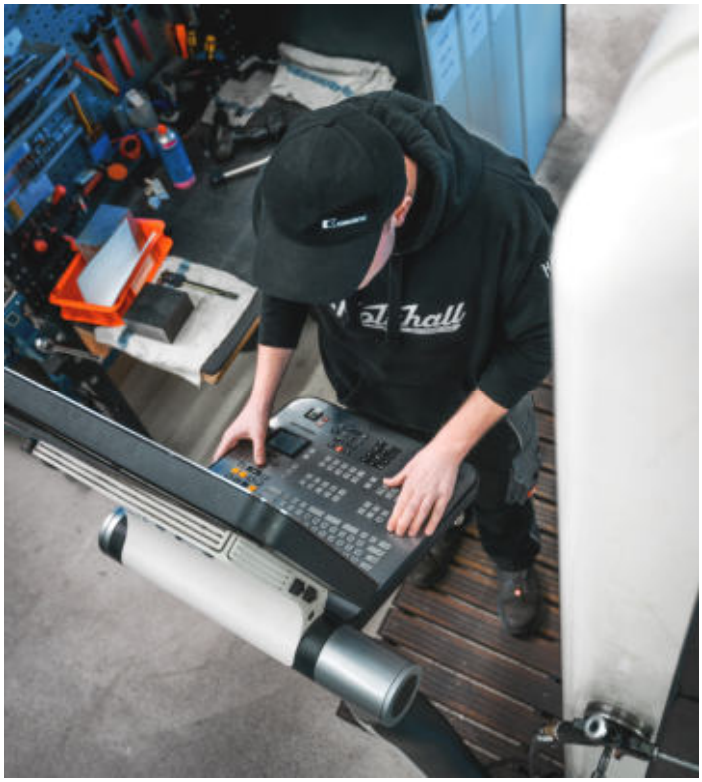



Eben mit der Software habe ich das Logo nachgezeichnet und entsprechend bearbeitet. Dies war Arbeit von ungefähr zwei Stunden. Jetzt kann ich aus der Zeichnung ein 3D Modell erstellen. Darauf basierend wird jetzt das Fräs Programm erstellt:





Zeit nun, einen passenden Alublock „AlMgSi1“ zu organisieren und fest in die Maschine einzuspannen. ►

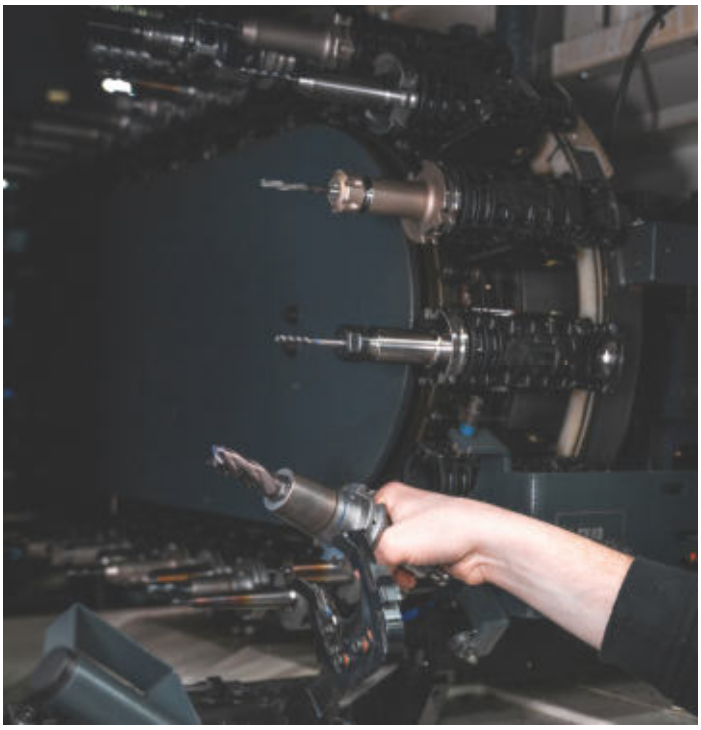


*Noch hier und da einige Werte eintippen...*

*…und schon ist alles im grünen Bereich.*

Jetzt gilt es zu überlegen, welche Fräser, also genauer gesagt, welche Fräser Größe ich verwenden kann und sollte. Die Außenkontur habe ich mit einem Schaftfräser mit 12 mm Durchmesser gefräst. Bei der Innenkontur wird es etwas spezieller. Ich fräse das Logo mit einem Durchmesser 3mm Schaftfräser vor, beide Vorgänge mit einer Drehzahl von 14.000 U/Min. Aber durch die Größe bleibt an einigen Ecken noch Material über.

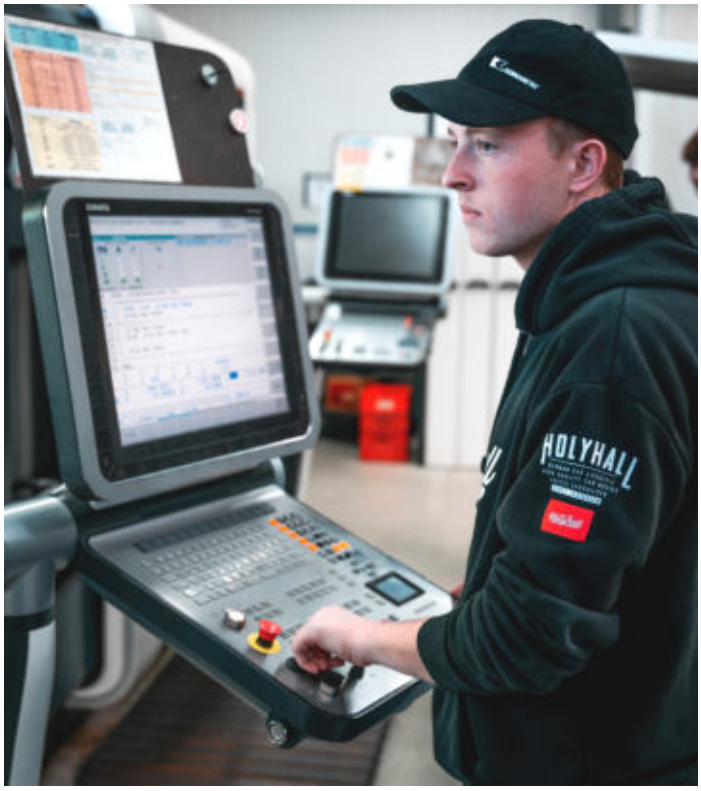
*3mm (links) und 1mm Fräser warten auf ihren Einsatz...*



*Es können doch einige Aufsätze „geladen“ werden...*

*Immer schön den Prozess im Auge behalten.*

Das fräse ich mit einem kleinen Fräser mit dem Durchmesser 1 mm nach.




Volle Konzentration, um jederzeit eingreifen zu können. Ganze zwei Stunden habe ich, also ich meine die Maschine gebraucht, um dieses Ergebnis zu produzieren:

Ich hoffe ich habe Euch einen kleinen Einblick in die Welt der Zerspanung zeigen können und dass es nicht nur Knöpfchen drücken ist. Bleibt gesund! ◄

**Messen, Ausstellungen, Treffen, Ausfahrten,... - das Jahr 2020 meinte es echt nicht gut mit uns im Bezug auf diese Themen. Techno Classica sowie Veterama Mannheim abgesagt, die Motorworld Classic Bodensee erstmalig nur online - kurzum, ein gebrauchtes Jahr zum vergessen. Ganz Deutschland beugte sich dem Corona Virus. Ganz Deutschland? Nein, ein kleines Dorf in Gallien, äh, einige Schwaben leisteten erbitternden Widerstand, scheuten weder Kosten noch Mühen und nahmen an der „Schwabenbike Messe" teil. Diese Veranstaltung ist ein regionale Motorradmesse in Baden-Württemberg, auf der alle globalen TOP Marken der Szene vertreten sind. Selbst je ein Händler aus Amsterdam bzw. Ostfriesland sind dem Aufruf gefolgt. Das konnten die "Ostalb Minibikers" um unserem Mitglied Holger Sahlmann herum doch nicht auf sich sitzen lassen...**

TEXT UND FOTOS:
HOLGER SAHLMANN „MONKEYCLASSIX"

In Vorbereitung auf einen Messeauftritt für unseren Verein, z.B. der "Motorworld Classics Bodensee", hatte ich mich dieses Jahr dazu entschlossen, mit unserem örtlichen Club auf der "Schwabenbike" in Schwäbisch Gmünd einen kleinen Dax & Monkey Stand zu organisieren.

Dabei handelt es sich um eine zweitätige, regionale Motorrad Messe. Hier haben die Händler aus der Region Gelegenheit, sich und die neue Modellpalette zu präsentieren. Da dies die zur Verfügung stehenden kleineren Hallen nicht ganz ausfüllt, dürfen örtliche Clubs kostenlos einen Stand organisieren.

In meinem Club, wir nennen uns "Ostalb Minibikers", stieß das sofort auf großes Interesse und so war es nicht schwer, Leute, Material und Fahrzeuge zusammen zu bekommen. Dabei sollte zwischen Replika und original Honda nicht unterschieden werden. Der Aufbau erfolgte am Freitag den 28.2.2020 und die Corona Nachrichtenlage war bereits sehr besorgniserregend. Wir hatten schon Zweifel, ob wir in Anbetracht der Umstände hier noch das Richtige tun, aber das Wort "Lockdown" war uns da noch nicht geläufig. Als am Samstag die Pforten öffneten, rannte der Veranstalter bereits aufgeregt durch die Hallen und rief "Ohgottogott, jeder der heute die Bild Zeitung gelesen hat, wird nicht kommen! Ich gehe pleite!". In besagtem Blatt wurde wohl aufgerufen, lieber zu Hause zu bleiben.

*Da waren wir...*

Doch entweder hatten die Schwaben keine Zeitung gelesen oder es war ihnen egal. Die Messe war gut besucht und am Ende des zweiten Tages war der Veranstalter besänftigt. Und wir hatten unseren Spaß. Sicherlich dachte man auch daran, dass man sich hier evtl. das Corona Virus einfangen könne und man versuchte, wenn möglich, Abstand zu halten. Aber zu diesem Zeitpunkt war das noch nicht so in den Köpfen, wie aktuell. Und auch an Masken dachte hier noch niemand... ►

*Der Fuhrpark...*

Von unserer Truppe erkrankte im Nachhinein betrachtet zum Glück niemand. Unser Stand war in unmittelbarer Nähe zum Harley Davidson Stand, und die Leute fanden den Kontrast zwischen groß und fett versus klein und schön (und schnell) wundervoll.

*Die Hauptorganisatoren aus unserem Club*

Wir hatten viele Besucher und sehr Interessante Benzingespräche. So viele Leute kamen "oooooch, so eine hatte ich als Teenager!" und schwelgten in Erinnerungen. Standard Fragen wie "Was kostet sowas?", "Wie schnell fährt sowas?", "Was ist von den China-Repliken zu halten?“ etc. wurden natürlich häufig gestellt, aber auch "So eine

*Die zwei Hostessen-Girls vom Polo-Stand nebenan wollten unbedingt probesitzen ☺*

habe ich noch in der Garage, wie bekomme ich die wieder flott? Was ist die wert?" Solch einer Frage, wie zuletzt aufgezählt, habe ich dann auch meinen Neuzuwachs, eine 100% originale candy ruby rote ST70 zu verdanken. Dafür musste mein Gorilla Projekt weichen, das ganze sollte mit diesem gegenfinanziert werden. Denn das Projekt lag einfach schon zu lange, die Leidenschaft zum Aufbau war irgendwie nie gekommen. Die Dax war kein Schnapp, aber doch günstiger, als was die Anbieter da zur Zeit in den Kleinanzeigen aufrufen wollen und sich gegenseitig hochschaukeln.

Von mir stammten die ältesten Fahrzeuge, eine Stotz&Gössl "Super Mini Z50M" (auf dem Bild ganz rechts) und eine Z50A. Ein Kumpel stellte eine originale Dax, ein weiterer eine J1 Replika, die dem original sehr ähnlich kommt. Dann gab es auch eine Chaly und mehrere schön gecustomizedte Repliken. Alles in allem eine gelungene Sache und ich bin sicher, dass wir hier nicht das letzte Mal waren… ◄

*Ziemlich genau 50 Jahre liegen zwischen diesen Monkeys: meine Z50M neben eine Z125 geschoben*

**W**att für´n Sch….!

Da freut man sich doch das ganze Jahr 2020 nach einer doch recht ereignisarmen und mit vielen Einschränkungen „gesegneten“ Saison auf den November, in dem traditionell die jährliche Mitgliederversammlung der IG quasi als Ausklang stattfindet. Aus allen Teilen der Republik packen MitgliederInnen ihre sieben Sachen und machen sich auf den Weg zum Veranstaltungsort. Endlich die bekannten Gesichter Gleichgesinnter wiedersehen, viel Benzin quatschen und nach dem offiziellen Teil lecker essen und reichlich Getränke zu inhalieren. Tja und dann, och nä, kurz vorher wird laut PANDEMIE gerufen und umgehend wieder alles canceln.

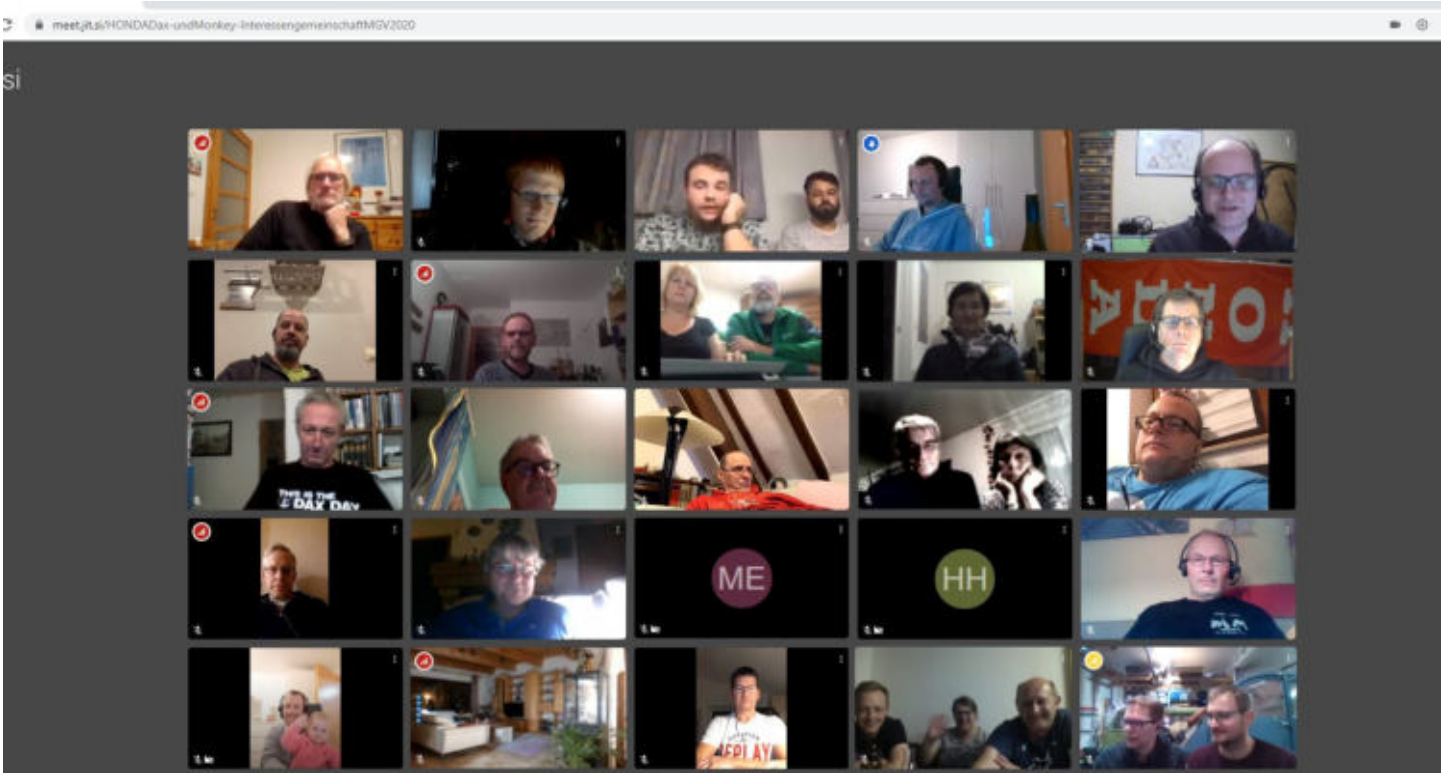
Dabei wurde im Vorfeld richtig Gehirnschmalz und Arbeit investiert, um eine schöne und passende Lokation für die MGV 2020 der IG zu finden. Unser Mitglied Gerald Götte hat keine Kosten und Mühen gescheut, um die geplante Gegend „Großraum Kassel“ in etwa der Mitte von Deutschland entsprechend abzugrasen. Vier Hotels mit Veranstaltungssaal in einer Corona-Vorgaben entsprechenden Fläche wurden aufgesucht und die Eckdaten festgehalten. Schnell kristallisierte sich dann das „Hotel Scirocco“ in Baunatal als Favorit heraus. So wurde ein telefonischer Kontakt zum Inhaber hergestellt und dieser offerierte uns ein Angebot, welches wir nicht ablehnen konnten. Neben Wahlmöglichkeit zwischen Menu und à la Card Essen konnten IG-Konditionen für die Hotelzimmer sowie ein Sonderkündigungsrecht ohne Stornokosten für uns bei Absage durch einen möglichen Lockdown vereinbart werden. Schnell wurde ein passender Termin gefunden, der dann auch an die Mitglieder weitergegeben worden ist.

Es kündigte sich ja dann im Herbst unausweichlich genau das an, was uns als Vorstand veranlasst hat, die MGV 2020 vor Ort zu canceln und alle Beteiligten darüber zu informieren. Aber was nun? Laut Satzung ist unser Verein nun mal verpflichtet, mindestes einmal jährlich ein physisches Treffen aller beteiligten Mitglieder zu organisieren, um vereinsinterne Dinge ordentlich abzuarbeiten und zu verabschieden. Corona hatte zum Zeitpunkt der Vereinsgründung keiner auf dem Schirm. Dank im aktuellen Jahr 2020 geänderter Gesetze im Bezug auf das Vereinsrecht sind auf Grund der Pandemie vom Gesetzgeber Ausnahmen verabschiedet worden, um die temporär die Satzung jedes Vereines zu ergänzen und den Verantwortlichen entsprechend legale Ausweichmöglichkeiten zu bieten. Nicht nur unser Verein stand plötzlich vor dem Problem, eine rechtssichere Alternative zu einer Mit- ►

gliederversammlung vor Ort auf die Beine zu stellen. Einige von uns haben ja privat und beruflich schon mal an der ein oder anderen Videokonferenz teilgenommen. In Zeiten von HomeOffice und Kontaktbeschränkungen sieht man ja auch ab und an im TV, dass solche Meetings u. A. auch in der Politik gang und gäbe sind.

Gut, dann also eine virtuelle MGV. Zunächst mal eruiert, was alles dazu nötig ist. Karsten hat sich der Sache angenommen und einmal die eigentliche Videosession via „Jitsi“ sowie die Möglichkeit eines gesetzeskonformen Abstimmungstools „Voxvote“ organisiert. Dies wurde dann den Mitglieder/Innen per Mail mitgeteilt.

So wählten sich dann am 28.11.2020 um 18:00Uhr etwas über 30 Mitglieder ein und die Mitgliederversammlung des Jahres 2020 der HONDA Dax– und Monkey-IG konnte somit erstmalig online gestartet werden.




Nach einer kurzen Einleitung und bekanntgeben einiger „Spielregeln“ für die nächste Zeit konnte es losgehen. Nach der Begrüßung wurden die vorliegenden Tagesordnungspunkte nacheinander ausgiebig „abgearbeitet“. Erstaunlicherweise dauerte der offizielle Teil so lange wie noch nie in der Geschichte der MGV. Tja, es lockte ja auch kein leckeres Essen und jeder „durfte“ sich selbst um seine Getränke sorgen. Teils wurde recht angeregt diskutiert und hier zeigt sich die große „Schwäche“ einer solchen virtuellen Veranstaltung. In der Realität braucht sich niemand nach seinen Worten auf „mute“, also stumm zu schalten. Ist der Mund erst einmal geschlossen, kann höchstens ein Bauchredner weitere Sätze artikulieren. Bei einer Video-Telko gehört eine große Portion Selbstdisziplin dazu, um sich daran zu halten, sich entsprechend jedes Mal stumm zu schalten. Ansonsten steigt der Geräuschpegel stark an, dass es unangenehm werden kann. Auch bei uns war das nicht anders, sodass sich der Admin häufiger als ihm lieb war gezwungen sah, die gesamte Truppe zu muten. Eine Entscheidung aus der Mitgliederversammlung sei hier kurz erwähnt. Es wurde der Wunsch vorgetragen und beschlossen, den Jahresmitgliederbetrag (außer Studenten) um 10,-€ zu erhöhen. Im Gegenzug sollen eben sinnvolle Anschaffungen für die Mitglieder gemacht werden, von denen volley eine diesem Vereinsmeier als Xmas Überraschung beiliegt. Daher lasst Euch überraschen, was noch kommt, um unsere IG auch nach außen hin adäquat repräsentieren zu können. Alles in allem war die virtuelle MGV sehr anstrengend und wir hoffen sehr, dass die zukünftigen wieder wie gewohnt analog stattfinden werden. Bleibt gesund! ◄

TEXT UND FOTOS:
MICHAEL EISENMANN „HONDUX“

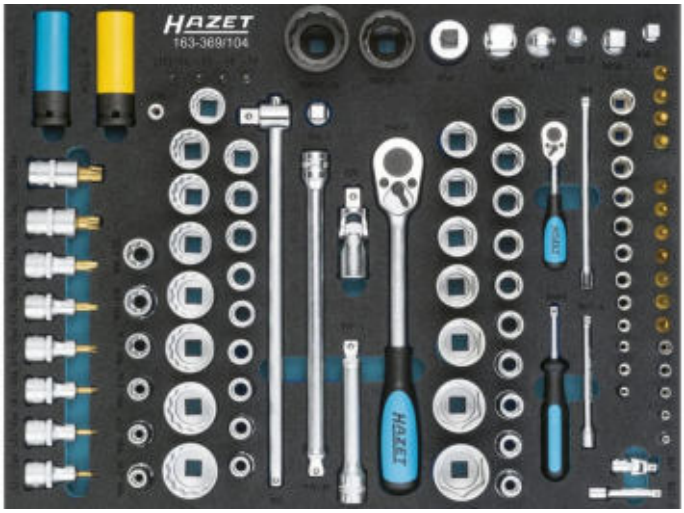
Seit gefühlt einer halben Ewigkeit ist bei mir in Sachen Werkzeuge und deren Aufbewahrung einiges suboptimal. Das liegt zum einen daran, dass ich einerseits einen Bastelkeller sowie ein/zwei Garagen zum schrauben habe. Bis dato nutzte ich zum pendeln den HAZET Werkstattwagen wie oben links auf dem Bild zu sehen. Man gewöhnt sich halt daran, das schwere Teil bei Bedarf die Treppe hochzuwuchten und km auf dem Weg vom Haus zur Garage und wieder zurück zu schrubben.

Ab und an helfe ich auch bei einem Bekannten in dessen Werkstatt aus. Hauptsächlich an Fahrzeugen, deren Problemchen eben noch nicht mittels Tester oder Laptop als Fehlercode auch für einen Stift im ersten Lehrjahr auszulesen sind. So hab ich herausgefunden, dass ein Renault Scénic den gleichen Motor für die elektrische Verstellung der Außenspiegel nutzt wie ein Porsche Boxster 986. Eigentlich unnötig zu erwähnen, dass eben dieser Stellmotor dann 6x so teuer werden kann, wenn man ihn beim freundlichen Porsche Händler gegen € eintauscht.

Was mich in seiner Werkstatt schon immer fasziniert hat, sind die rollenden, mit Werkzeug aller Art recht übersichtlich bestückten Werkstattwagen, insbesondere die Schaumeinlagen den Schubladen, wo jedes Teil seinen ausgehöhlten Platz hat. So kann man leicht sehen, ob man nach Beendigung einer Reparatur einen Schraubendreher oder ne kleine Ratsche im Fahrzeug liegen hat lassen. So habe ich mal eher beiläufig gefragt, ob nicht zufällig noch ein ausrangierter Werkstattwagen rumsteht, der mit ein wenig Pflege noch für den Hobbybedarf ausreicht. „Klar doch, komm mal mit“. So konnte ich gegen eine kleine Spende in die Kaffeekasse ein tolles Teil von KS Tools erstehen, natürlich ohne Werkzeuge. ►

*Der Beginn einer neuen Ära: 5 kleine und 2 große Schubladen gilt es nun entsprechend mit Werkzeug aufzufüllen. Mülleimer und Papiertuchhalter sind schon mal von mir nachgerüstet.*

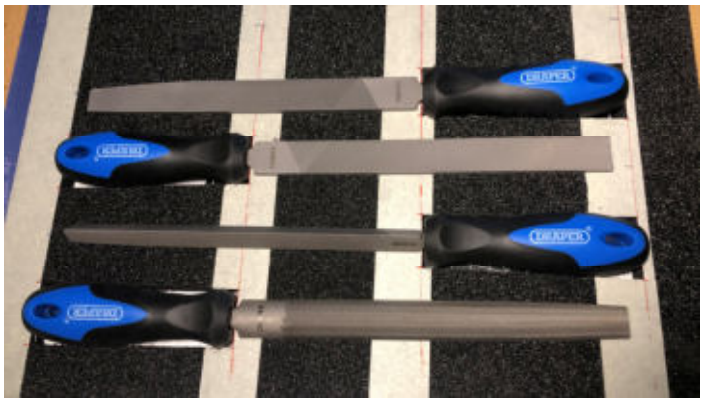
An meinem derzeitigen Wagen stört es mich schon immer, dass es zwar Trennstege in den Fächern gibt, jedoch der Griff nach dem passenden Maulschlüssel immer mit danach wühlen einher geht. Die 9er Nuss versteckt sich grundsätzlich in Nüssen größeren Kalibers. Damit ist jetzt Schluss. Weichschaumeinsatz ist das Zauberwort. Nun kann man, genügend Budget vorhanden, für einen solchen Einsatz von HAZET einen hohen dreistelligen € Betrag bereithalten, womit erst *eine* Schublade gefüllt ist.




Oder man recherchiert mit den richtigen Begriffen im Web und sucht nach Alternativen, denn für´n Hobbybereich gibt es die zur Genüge. Als Beispiel konnte ich diesen mehrteiligen Inbus– und Torxsatz inklusive passender Einlage in guter Qualität am „Black Friday“ ordern .

Nun klappt das so leider nicht immer so reibungslos. Ein 5-teiliger Feilensatz kostet *mit* passender Einlage mehr als einer mit acht Feilen, allerdings fehlt mir dann das wichtigste, nämlich die korrekte Aufbewahrung für den Werkstattwagen. Daher habe ich verschiedene Schaumgummimatten bestellt und eine Hartschaumplatte in den Maßen 100 x 50 x 1,5cm für knapp 10€ machte das Rennen. Zusätzlich habe ich noch einige rote Moosgummimatten in zwei Millimeter Stärke geordert, diese sollen dann unten aufgeklebt für den gleichen zweifarbigen Effekt wie die industriell gefrästen Einlagen sorgen. Bewaffnet mit zwei scharfen Messern, einem Lineal sowie einer Schneidematte als Unterlage ging es los. Tesakrepp als Orientierungshilfe aufgeklebt und auf geht’s.

Erst mal grob die Feilen platziert, um dann die Punkte aufzumalen, wo ich die Aussparung für die Griffe vorgesehen habe. Unbedingt immer neue, scharfe Klingen nehmen, sonst fransen die Seiten unschön aus.



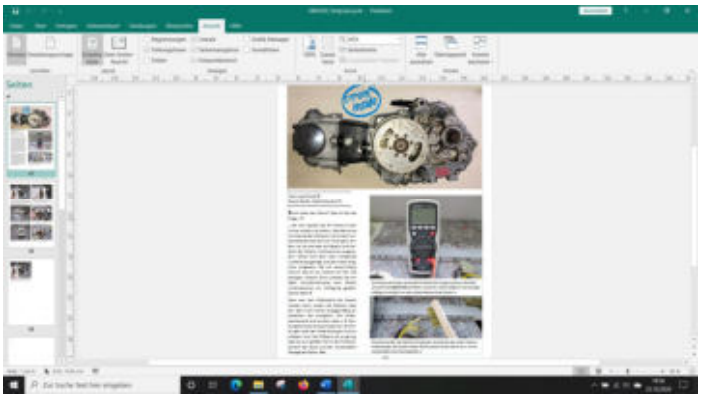
Mit dem Ergebnis bin ich sehr zufrieden.

Links ist noch reichlich Platz für weiteres Werkzeug, was ich nach und nach passend „ausfräsen“ werde um es z. B. mit Kupplungsnuss, Schieb- oder Fühlerlehre sowie Polradabzieher zu bestücken. Wenn das schwarze Schaumgummi komplett bearbeitet worden ist, werde ich es mittels Sprühkleber auf die rote Mossgummiunterlage kleben, damit es eine Einheit wird. Für meinen Steckschlüsselsatz habe ich aber doch auf eine vorkonfektionierte Werkstattwageneinlage zurückgegriffen, da ich die ganzen Löcher mit passender Beschriftung nicht so ohne weiteres mit meinen Bordmittel fertigen kann… ◄

## Wie „DER VEREINSMEIER“ entsteht…

Nachdem ich Mitte 2018 als Ersatzspieler zum Herausgeber des Vereinsmeiers wie die Jungfrau zum Kinde gekommen bin, ist dies nunmehr das dritte Heft, welches in dieser Konstellation herausgegeben wurde, mir nach wie vor riesig Spaß macht und ihr jetzt in den Händen haltet.

Am Anfang stand ich vor der Herausforderung, mit welcher Software ein solches Heft überhaupt digital erstellt werden kann, um es dann drucken zu lassen. Von Kugi wusste ich, dass er es als PDF zu „WIRmachenDRUCK“ sendet. Aber welches Layout mit welcher Qualität oder welches Maß die Seitenränder haben, musste ich wohl oder übel selbst herausfinden. Aus Datenschutzgründen bekam ich auch von der Druckerei keinerlei Informationen zu den Vorausgaben, die Kugi seinerzeit initiiert hatte. Auf der Rechnung von 2017 konnten zumindest Papierqualität und Stückzahl entnommen werden. Ich bin ja kein PC-Legastheniker, aber die Messlatte von Kugi war schon sehr hoch und da wollte ich schon irgendwie „mithalten“. Nach einiger Recherche von entsprechender, teilweise recht teurer Software kam ich auf den Publisher von Microsoft, den ich unwissentlich mit einem Office Paket erworben, aber nicht mit installiert hatte. Peter S. aus D. hat ja seinerzeit die „Bonsai News“ herausgegeben. Deren Entstehung auch nur in schwarz/weiß Druck war aber laut seinem Vernehmen nach deutlich abenteuerlicher und auch mit viel mehr Aufwand verbunden.



Ok, Hard- und Software sind bereit. Fehlen somit nur noch entsprechende „Pfeile im Köcher“. Alles fängt damit an, einen Aufruf und zahlreiche Reminder an die Mitglieder zu starten. Erfahrungsgemäß gibt es überproportional mehr (gierige 😉) LeserInnen als SchreiberInnen. In der Regel tut sich neun Monate gar nix, dann trudeln die ersten Werke bei mir ein. Meist in Form eines Textes sowie zahlreiche Bilder entweder per Mail oder als Upload in mein OneDrive Laufwerk. Die Bilder werden einzeln auf Eigenschaften wie Bildgröße und DPI geprüft und entsprechend angepasst. Dann beginnt für mich der Teil, diese beiden Zutaten seitenweise so zu platzieren, dass es optisch und orthografisch ordentlich aussieht und sich geschmeidig lesen lässt. Manches Bild muss (auch mal mehrfach) so zugeschnitten werden, dass es so auf die Seite passt, dass nichts an Text oder Bildern außerhalb des späteren Druckbereich liegt. Auch hier musste sich an die Grenze trotz einer Hilfslinie im Publisher herangetastet werden. Einige Kommas und andere Satzzeichen gehen übrigens leider immer auf ihrem Weg durchs www verloren, sodass ich hier sehr gerne für Ersatz sorge.

Da Text und Pics lose und getrennt eintreffen, mache ich mich dran, eine „Ordnung“ reinzubringen. Pro Seite gehen dann schnell mal 60 Minuten drauf, bis alles soweit passt. Manche Autoren liefern mir übrigens eine Kombidatei, wo Text und Bilder im Sinne des Urhebers schon in der passenden Reihenfolge aufgeführt sind. Andere wiederum senden Text und Bilder getrennt. Manch einer gibt im Text noch den Hinweis, wo welches Bild passt. Alles in allem **egal wie** die Storys eintrudeln, Hauptsache ist, es **kommen genügend rein** und ich unterstütze sehr gerne bei der Umsetzung. Vielfach kommt ein „ich weiß nicht worüber ich schreiben soll“, was sehr schade ist, daher wurde auch heuer wieder verstärkt auf Gastautoren zugegriffen, um den Meier abwechslungsreich und (hoffentlich) für alle interessant zu gestalten.

Wenn ein Bericht dann in das VM Format umgetopft worden ist, geht es ans Feintuning. Sprich, ein Entwurf der Story geht als PDF an den Autor raus, damit dieser sieht, was daraus geworden ist und ggf. das ein oder andere geändert haben möchte. Dann hier und da halt eben noch etwas ergänzt, umformuliert oder korrigiert sowie ins Inhaltsverzeichnis des Heftes aufgenommen, schon „habe fertig“. Titel- und Rückseite sind meist als erstes erstellt worden und werden im Zuge von neuen Berichten erweitertet. Zum Schluss hat die VM Datei eine Größe von knapp 800MB erreicht und Publisher sowie mein Laptop kommen so langsam an ihre Grenzen. Nachdem die ganzen Storys zur Zufriedenheit aller fertig sind, beginnt das Korrekturlesen. Danach wird daraus eine PDF-Datei in einem speziellen Druck Layout erstellt und an die Druckerei gesendet. In der Zwischenzeit bereite ich schon mal die gepolsterten Umschläge mit Briefmarke und Adressaufklebern vor. Kurze Zeit später bekomme ich die Druckdatei ebenfalls als PDF zu Druckfreigabe. Wenn die erteilt worden ist, legt die Druckerei los und einige Tage später müht sich unser DHL Bote mit einigen schweren Paketen ab.

Dann bleibt „nur noch“ die frisch gedruckten Exemplare einzutüten, insgesamt vier gelbe Kisten zur Post wuchten und im Forum schon mal die Vorfreude schüren 😊.

Sonder-
Fahrzeuge
R.WEISS
EXPORT
IMPORT