# Kick.Start

**Fachblatt für schöneres Fahren**

Ausgabe 02 - 2009

www.srtreffen.de/kick.start

**Fotostrecke Roadrunners Paradise 2009** 4-9

**Angekickt** 10

**Treffenbericht - Flammkuchentreffen** 11

**1. Mai Sternfahrt zum Köterberg** 12

**Treffenbericht Bremen** 13

**Treffenbericht Sölkpass** 14-19

**Treffen IG Münsterland** 20

**Treffenbericht IG Bergisch-Land & IG Cologne** 21

**Treffenbericht - 7. XT500-Treffen in der Schweiz** 22-23

**IG Vorstellung: IG Sauerland** 24-27

**Feature - Das Geschenk / die Hochzeit** 28-36

**Blick zurück** 37-41

**Technik-Ecke - Ölpumpenreparatur** 42-43

**Service Unfall - Was tun bei Crash?** 44-47

**Rennszene: Junak-Feature** 48-51

**Rennszene: Pannoniaring** 52-56

**Rennszene: Schottenring Grand Prix** 57-59

**Umbau - Flattracker von Lüdd'n Muk** 60-63

**Kick.Start digital** 64

**Das Bucheli-Projekt** 65-66

**Comic / Impressum / Vorschau** 68

# IG LUEBECK GOES FINOWFURT ...

Kawasaki

# RACE 61

M53

SIMPSON

Johnson Motor

# Rock 'n Roll

immer lecker, immer frisch: Fischbrötchen, Backfisch & Räucherfisch

# Angekickt

Üppig! Genau dieses Wort fällt mir ein, wenn ich auf diese Ausgabe der Kick.Start blicke. Satte 68 Seiten sind zusammengekommen, und wir sind stolz darauf. Ich denke, zu Recht.

Wir haben trotz des Reise-Urlaubs-Treffen-Sommerlochs weitere Leute gewinnen können, die uns Beiträge geliefert haben, so dass wir uns auf einem guten Weg sehen und hoffen, dass die Kick.Start mit noch stärkerer Beteiligung eurerseits sich so entwickelt, wie geplant und gewünscht: Ein Magazin aus der Szene, für die Szene. Also nehmt dies bitte als Dauer-Aufruf, uns Ideen, Bilder oder gar ganze Artikel zu schicken.

Neben den bekannten Kurzberichten über diverse Treffen sind einige neue Rubriken als künftiger fester Bestandteil der Kick.Start dazu gekommen, so zum Beispiel der „Blick zurück“, in dem ihr ausgewählte Berichte aus den alten Eintöpfen lesen und anschauen könnt, oder das Bucheli-Projekt, das sich von Ausgabe zu Ausgabe mit technischen Grundlagenthemen auseinandersetzt.

Noch ein Hinweis in eigener Sache: Wir sind auf den vergangenen Treffen von interessierten Lesern angesprochen worden, ob es nicht sinnvoll wäre, mit verschiedenen Aktionen den Bekanntheitsgrad der Kick.Start zu erhöhen. Gesagt, getan: Ab sofort ist der Kick.Start-Shop für euch geöffnet! Hier könnt ihr Bekleidung und Accessoires mit dem Kick.Start-Logo bestellen. Außerdem werdet ihr einen alten Bekannten von der 30-Jahr-Feier wiedertreffen. Mehr dazu in Kick.Start digital auf Seite 64.

Viel Spaß mit dieser Ausgabe!

**Aygor**

Mitte April steht für viele das erste Treffen des Jahres im Süden an. Der Monat verspricht dabei die ersten milden Temperaturen und, mit Glück, auch ein paar Sonnenstrahlen. Im kleinen Ort Biblisheim im nahegelegenen Elsass richtet Familie Weber jedes Jahr ein internationales SR- und XT-Treffen aus. Eine kleine Wiese mit einer langen Theke ist der ideale Platz, um die für Frankreich typischen Grillwürste Merguez mit scharfer Harissa-Sauce und natürlich Flammkuchen zu vertilgen.

Der April kann aber auch ganz anders. Unsere Anfahrt beginnt freitags im Nordschwarzwald im leichten, lauwarmen Nieselregen. Kaum haben wir höhere Lagen erreicht, schwindet das Lauwarm, passend zur Ortsdurchfahrt in Kaltenbronn. Trotz des miesen Wetters ist die Aussicht hier oben herrlich, und man hat Zeit herauszufinden, warum das Wasser, das in die wasserdichten Schuhe auf magische Weise hereingekommen ist, nicht mehr herausfließt. Unser Weg führt bergab von gut 950 Meter auf 100 Meter in Wintersdorf am Rhein, wo wir selbigen auf einer alten Eisenbahnbrücke überqueren. Bei dem nassen Wetter muss man aufpassen, dass man nicht in die alten Schienen rutscht, aber wenigstens ist der Regen wieder ein bisschen wärmer. An der Grenze nach Frankreich wird es langsam trocken, und wir haben auf den letzten Kilometern entlang der Maginot-Linie noch richtig schönes Wetter.

In Biblisheim angekommen, wird zuerst einmal die Behausung errichtet. Aus Erfahrung und weil wir dem Wetterbericht nur so viel Vertrauen entgegenbringen, wie er das verdient hat, sichern wir die Zelte gegen gröbere Windstärken.

Danach müssen wir uns mit Bier warm halten, die ersten Merguez-Würstchen wandern in die Mägen. Bei der Gelegenheit sei angemerkt, dass Merguez mit Harissa keine extra Portion Löwensenf benötigt, um eventuell verstopfte Nasen wieder frei zu bekommen.

Unsere Zeltabsicherung macht sich am nächsten Morgen ab fünf Uhr bezahlt – es beginnt zu regnen. Hatte man in den ersten Stunden noch Hoffnung, dass es sich um ein vorübergehendes Ereignis handelt und sogar noch eine Ausfahrt ins Auge gefasst, beschließen wir mittags das einzig Sinnvolle zu machen, das man angesichts der Lage tun kann: Bier trinken, Benzin quatschen, Würstchen essen.

Abends gibt es neben dem Regen die heiß ersehnten Flammkuchen. Der größte Teil der Besucher kommt aus Deutschland, und da im Elsass noch viel Elsässisch gesprochen wird glaubt man beinahe, man wäre gar nicht in Frankreich – wäre da nicht überall der leckere schwarze Pudding, den man bei uns nicht kaufen kann. Am Abend gibt es eine Verlosung, bei der die Schwaben kräftig abräumen – ein wenig haben Gäste mitgeholfen, die einen Helm als Hauptpreis nicht bekommen haben, weil sie ihren Loszettel verdödelt hatten. Merke: Wenn man die richtige Losnummer am nächsten Tag im Zelt findet, hilft auch ein kräftiger Biss in den Allerwertesten nicht. Der Regen hört tatsächlich heute noch abends gegen elf Uhr auf.

Der nächste Morgen präsentiert sich so, als hätte es den Tag vorher nicht gegeben: blauer Himmel, Sonnenschein. Der Schädel erinnert einen aber wieder daran, dass es den Samstag wohl doch gegeben hat. Nach dem Frühstück wird aufgesattelt. Wir warten in voller Montur, bis jeder auf seiner Maschine sitzt. Die Sonne brennt, alles wartet gespannt. „Nur noch 10 Minütt“ schallt es aus der geduldeten BMW-Ecke. Kaum eine halbe Stunde später fahren wir los. Ganze 20 Meter kommen wir, da müssen wir den ersten Plattfuß richten. Weitere 10 Minuten später fahren wir tatsächlich los. Wie gewohnt (*hüstl*) kommen wir ansonsten problemfrei wieder nach Hause. Kaltenbronn ist diesmal nicht ganz so kalt, und ein kleiner Stopp am Berg oberhalb des Murgtals entschädigt für die feuchte Anreise.

Biblisheim ist immer eine Reise wert, auch wenn’s aus Eimern schifft. Und wann hat man schon Gelegenheit auf internationale Treffen zu fahren, die gleich ums Eck liegen?

**Markus, aka Anja, Schwabeneintopf**

Traditionell finden sich bei den ersten richtig warmen Sonnenstrahlen des Jahres, am 1. Mai, SR-Treiber am Köterberg zusammen, hauptsächlich aus den Nord-IGs. Es herrscht Aufbruchsstimmung, Grinsen macht sich auf allen Gesichtern breit und Erleichterung, dass dieser lange, zähe Winter vorbei ist. Endlich wieder die alten Gesichter sehen, die man vom letzten Sommer her noch so gut kennt, alte und neue Geschichten hören, ungehemmt über Vergaser, die frisch bezogene Sitzbank und die anstehenden Treffen klönen. Als schon rund 40 SR-Fahrer versammelt sind, von OWL und Südheide, vom Schwabeneintopf und der IG Hannover, von Sauerland und Fehlzündung e.V., rücken endlich auch die Kassler an. Die Begrüßerei geht in die nächste Runde und verschwimmt fast nahtlos mit den ersten Abschiedszeremonien, denn eine gute Handvoll Mopedfahrer bricht im Pulk auf, um noch zur Villa Löwenherz weiterzuprötteln, ebenfalls traditionell. Wie schön, endlich wieder zehn Eintöpfe gemeinsam eine Melodie in die laue Frühlingsluft singen zu hören…

**Saison, du kannst kommen!**

**Thöny**

# Würdiges Vierteljahrhundert – 25 Jahre SR500-Stammtisch Bremen

Einige Jahre ist es nun her, dass der altehrwürdige SR500-Stammtisch Bremen Treffen ausrichtete: 2003, 2004 und 2005 das letzte, alle im Hoope-Enduropark. Nach dem 30-Jahre-SR500-Jubitreffen in Buldern letztes Jahr – und zahlreichen 10-Jahre-Partys diverser IGs und Stammtische – gab es dieses Jahr nun ein wichtiges Ereignis zu feiern: 25 Jahre SR500-Stammtisch Bremen. Wie es sich für ein würdiges Jubiläum gehört, in einer neuen Location, nämlich bei Motosophie e.V. in Elsfleth, nördlich von Bremen und schön im Grünen gelegen.

Feierwillige Bremer halten eintreffende SR-Fahrer direkt an einem Checkpoint auf, kassieren den geringen Obolus für Platznutzung und Frühstück und bieten Verzehrmarken feil.

Ist der formelle Teil erledigt, betritt man den von Mehrzylindern größtenteils gesäuberten Parkplatz, an den sich ein zum Vereinshaus umgebauter Seecontainer anschließt. Davor laden Grillplatz, Tische und Bänke zum Verweilen ein; geht man weiter, schließt sich eine durch Bäume, Hecken und eine Feuerstelle aufgelockerte Zeltwiese an. Am Samstagabend stehen dort rund 30 Zelte, bei über 80 Einträgen in der Gästeliste.

Die Anwesenheit der IGs Lübeck und Münsterland sowie einiger anderer „Spezialisten“ sorgt, wie zu erwarten war, für eine gehobenes Maß an Stimmung. Man munkelt, es solle am Freitagabend gar zu einem Jever-Engpass gekommen sein ... Den Samstagabend jedenfalls bestimmen röhrende Motoren, ploppende Kronkorken und Würstchenduft. Nur das leckere Chili ist leider schon am Nachmittag alle. Wer es ruhiger liebt, sitzt auf einer der Bänke am Lagerfeuer und guckt in die Flammen oder redet mit Gleichgesinnten Benzin – eine gute Mischung also.

Im Verlauf des Abends gibt es dann Pokale, Ansprachen, Ehrungen. Nachträglich wird auch der Preis, in Form eines Pokals, für die „Älteste SR500-Fahrer-Vereinigung Deutschlands“ an den Bremer Stammtisch verliehen, ein Preis, der eigentlich für die 30-Jahre-Party fix geplant war. Leider unterlief dem Orga-Team dort ein kleiner Fehler, auf den erst nach der Party aufmerksam gemacht wurde. So wurde die IG Minden als älteste IG gefeiert (sie ist auch die älteste IG), allerdings sollte der Preis im Grunde an die älteste Gruppierung überhaupt gehen, was definitiv der Bremer Stammtisch ist. Im Anschluss an die anderen Ehrungen, überreicht Marc (IG OWL) nachträglich den Pokal.

Am Sonntagmorgen bedanken sich die Bremer mit einem fantastischen Frühstück, frischen Brötchen, Schinken direkt von der Keule, duftendem Kaffee, Müsli, Obst und allem, was man sich nach einer langen Nacht nur wünschen kann.

Bleibt nur zu hoffen, dass es nicht wieder rund fünf Jahre dauert, bis in Bremen die nächste Party steigt.

**Marc, IG OWL**

*www.sr500.info*

# Sölk in 5. Auflage

„Das 5. Sölkpasstreffen findet statt.“ Und das im Grunde nur, weil ich im Jahre 2003 öffentlich auf sr500.de kundtat, daß ich keine Böcke hätte, ganz allein 1000 km nach einer Seite zu dübeln, um die Leute mal kennenzulernen, und die Frage stellte, ob’s nicht was in Österreich gibt.

Die Antwort kam postwendend: „Mach halt eins“. Hmm. Gute Idee. Und wie macht man sowas? Erneut kam die Antwort postwendend, und zwar von motorang aus Graz. Er als Organisator des Tauerntreffens kenne sich mit Organisation aus und wisse auch ein paar schöne Fleckchen Land. Also haben wir uns mal zwanglos getroffen und Zeit und Ort für die erste internationale Begegnung ausklamüsert. Zu Pfingsten 2005 war´s dann soweit: 40 Mopeds mitsamt Treibern aus Deutschland und Österreich (und ein Golf) fanden sich in Oberwölz in der Steiermark ein, um sich’s gutgehen zu lassen. Das Ganze fand Anklang und wurde wiederholt. Und wiederholt. Und nochmal wiederholt.

Donnerstag, 28. Mai 2009. Pfingsten steht vor der Tür, und die ersten Eintöpfe brummen nach Oberwölz. Als ich gegen Abend am Campingplatz aufschlage, sind die ersten Konsorten schon vor Ort, wie üblich ein guter Brocken der ASTIG, aber auch Gitti als Abordnung der IG Fulda, der Onkel Tom, der Experte mit dem Versorgungsshuttle und noch ein paar nette Leute. Die Menschendichte am Platz ist noch recht spärlich, so dass man ums Feuer noch nicht streiten muss, und auch das Wetter ist noch wunderbar. So klingt der Vorabend des Treffens recht gemütlich aus. Freitag sieht die Welt schon anders aus. Keine Ahnung, wie der Wettergott immer spitzkriegt, dass die Rockers zum Sölk fahren, aber pünktlich am Donnerstagabend ist starker Wind aufgekommen, und der hat Freitag morgens gleich mal einen Baum umgehauen – mitten auf des Fleißpelzens Dachzelt auf dem VW-Bus. Zelt im Eimer, Justus pennt fürderhin im Bus. Scheiße.

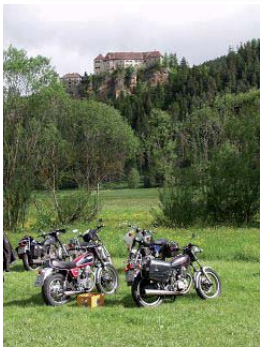
Nachdem für diesen Tag kein Programm geplant ist, steht Individualbespaßung auf dem Plan. Diverse Gruppen und Grüppchen knattern durch die wunderschöne Bergwelt, einige liegen auch nur vorm Zelt und pennen. Die Mehrzahl füllt die Vorräte auf und richtet sich aufs Wochenende ein. Zwischendurch kommt sogar noch mal die Sonne durch, und langsam, aber stetig trudeln die Leute ein. Auch Organisator motorang stößt mit seinem Söhnchen im Boot zur Truppe. Einhelliger Tenor der Ankommenden: Mistwetter. Viele, die den Weg über die Berge nahmen, berichten von Schnee. Von dickem Regen berichten so gut wie alle …

## 2005

Apropos Mist – die schlechte Nachricht des Tages: Der Sölkpass selbst, der dem Treffen den Namen gibt, ist wieder einmal wegen Lawinengefahr gesperrt. Leider füllt sich nicht nur der Platz, sondern auch der Himmel. Gegen drei Uhr nachmittags dreht Petrus die Dusche auf, zwar nur sparsam, aber leider ausdauernd. Der Abend bleibt mäßig feucht, was der Laune aber nur bedingt Abbruch tut. Der Samstag beginnt einigermaßen trocken, und kurz vor zehn bricht man gruppenweise zur Besichtigung des Schlosses zu Oberwölz auf. Danach steht Forellenjagd auf dem Programm, und die Angler werfen die Angel aus. Ich gehöre in die Kategorie „fauler Zivilisationsmensch“ und spritze beides zugunsten eines ausgedehnten Frühstücks. Das Wetter gibt Anlass zu sanfter Kritik, es wird und wird ned trockener. Motorang führt am frühen Nachmittag die Schotterfans zu einem Trip zur Sabathyhütte. Der wartet mit allen Schikanen auf, die das Motorradfahrerherz höher schlagen lassen: Starkregen, bei der Hütte selbst Schneefall, Temperaturen im einstelligen Bereich. Kein Wunder, dass es gegen Abend unter den Tarps und rund um die Feuer ziemlich eng wird. Trotz des ekelhaften Wetters kommen bis spät in die Nacht bekannte und unbekannte Gesichter mit ihren Mopeds an. Herzhaftes Fluchen gehört mittlerweile so sicher zur Begrüßung wie das Amen ins Gebet.

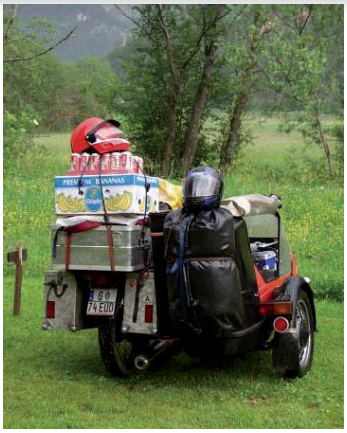
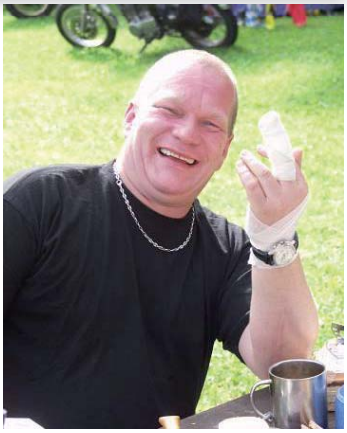
## 2005 2006

# 2006



Ganz anders der Sonntag: Sonnenschein kitzelt uns aus den Penntüten, es wird warm und kuschelig, der Himmel ist blau wie Harald Juhnke, und die Leute laufen grinsend über den Zeltplatz. Das wird was! Gegen elf startet die Hauptausfahrt, geführt wieder mal von motorang, in Richtung Edelrautehütte zum Mittagessen. Ich folge etwas später mit Gitti und Olli im Schlepptau. Nach einigen wenigen Kilometern den Berg hoch steht rechts ein Grüppchen: Uwe ist bei der Puch der vordere Kolben angerieben, hier geht erst mal nix mehr. Nach einer Zigarettenlänge rollt Uwe mit Hiha als Geleitschutz zurück zum Lager, und Schwabenpräsi Wolfi hängt sich an unser kleines Grüppchen in Richtung Edelraute. Die Strecke lädt ein zu gemütlichem Kurvenschwingen, das Wetter ist vom Feinsten, die Möhren brummen genüsslich vor sich hin, und so erreichen wir gegen zwei die auf etwas über 1700 m gelegene Edelrautehütte, wo der Rest der wilden Horde schon im Gastgarten hockt und eifrig tafelt. Die Hütte hat kulinarisch echt was drauf, und wir lassen uns die Rationen schmecken.

# 2006 2007

# 2007

Am späten Nachmittag starte ich mit dem letzten Grüppchen zur Rückfahrt. Diese Kurven ... Im Lager herrscht gute Stimmung. Wie üblich werden Mopeten beschraubt, und Uwe führt dem staunenden Publikum die Schweißung eines Schutzblechs mittels Kohlestift, Schweißdraht, zwei Starterkabeln und einer Batterie vor. Die Puch läuft zu dem Zeitpunkt wieder, natürlich. Justus hat weniger Glück, seiner 42er Harley hat's die Zündung gefressen. Sie kommt hinten in den Bus, genau wie Achims Elsbeth, bei der die Bremsen den Dienst quittiert haben. Montagmorgen packen wir bei zweifelhaftem, aber dennoch beständigem Wetter zusammen, räumen den Platz auf und sagen unser Lebewohl, ehe wir acht Mann hoch gen Süden tingeln, noch grinsend von einem etwas feuchten, aber dennoch sehr geilen Treffen.
Und so wie es aussieht, wird man sich noch öfter am Sölkpass sehen.

**Riege**

*www.motorang.com/soelk*

# 2008

# Das 5. Sölkpaßtreffen 2009

# 2009

Kinderarbeit! Alles wetzt und sammelt die Wurfgeschosse wieder ein

Mopeds, Sonne ... passt alles!

Fröhliches Stock-gegen-BMW.

Dimitri von die Grill mit frisches Ware.

Schützenkönig Mops Fidelius I.

Das leckerste Gyros auf dem Platz -
und das verliebteste Pärchen

# Bergisch Köln – die Erste

Wäre Michael Jackson nicht vor kurzem gestorben, nie hätte man so oft Thriller auf einem Mopedtreffen gehört. Immer wieder heißt es auf der ersten Fete, die die IGs Bergisch Land und Köln Mitte Juli 2009 gemeinsam ausrichten: „Christian, mach mal einen Michael-Jackson-Gedächtnis-Song!“ Kein Wunder also, dass Kamikaze gegen später auch noch einen fast perfekten Moonwalk – sockig, auf einer Bierbank – zelebriert. Sehr zum Amüsement der gaffenden Menge. Ja, es geht gewohnt feucht-fröhlich zu. Samstagsnachmittagsschauer lassen eine kuschlige Atmosphäre unter dem bisschen Vordach aufkommen.

Videos von früheren Waldpaaadies und der 25-Jahr-Feier verkürzen die Pausen zwischen dem Regen; grüne und schwarze Getränke – Waldmeister und diverse Arten Lakritz-hochprozentiges – heben die Stimmungstiefs, die etwa durch Niesel, dicke Tropfen und leichten Schütt hätten drohen können. Die Laune steigt so beachtlich, dass sich sogar Paul zu sehr später Stunde zu einer Tanzeinlage hinreißen lässt, bollermannmäßig, is’ klar. Und dass es während des Frühstücks und zum Zeltabbau am Sonntag auch noch eine kräftige Wäsche gibt – auch klar. Jetzt kommt noch ein anderer Toter zu Recht und Stimme. Rudi Carrell fragt per Lautsprecher: „Wann wird’s mal wieder richtig Sommer?“ Sanft schmunzeln alle dazu, selbst Leiche wackelt sachte im Takt mit der Hutkrempe. Und so fahren dann alle mit einem Lächeln von dannen. Und mit der Gewissheit, dass, Sommer hin, Thriller her, es schlicht und einfach mal wieder schön ist, SR zu fahren.

**Thöny**
*www.srxt500-ig-bergischland.de*

# +++ Reiz der Schweiz +++ XT500

# +++ 7. XT500-Treffen in der Schweiz

+++ veranstaltet vom Team „XT500 Classic Enduro“ +++ schlafen im Stroh: Familie Käser, Hof „Im alten Stall“ in Maienried bei Büren a.A. +++ klar, zelten geht auch +++ gepflegte Mopeds +++ auch Weltenbummler +++ nur drei Fremdfabrikate: SR500, Transalp und noch irgendwas +++ viel Benzin-

gebabbel +++ Schweizer, Deutsche, Belgier, ein Franzose und ein Engländer +++ beste Stimmung +++ Samstagsausfahrt wegen schlechtem Wetter verkürzt +++ gemeinsames Grillen +++ abends Dia-Vorführung der XT500 Paris–Dakar +++ 82 Teilnehmer +++ 63 XTs +++ alles eine große Familie

**Didimo (Oli), ASTIG (Aschaffenburger SR/XT Stammtisch (IG))**

*www.xt500.ch*

# +++ 5. bis 7. Juni 2009 +++

# SO VIELE „KLEINE FEIGLINGE" ...

Noch vor dem großen 25-Jahre-Treffen der SR-500-Gemeinde im Sommer 2002 haben Arnold und Elmi erstmals die Idee ausgebrütet, eine IG zu gründen.
Man war sich einig: „Da muss was passieren." Durch das SR500-Forum ist Arnold auf Uwe gestoßen, und kurz darauf hat sich auch Peter zu Wort gemeldet. Zum 25-Jahre-Treffen waren also schon ein paar Kontakte geknüpft; es gab sogar schon T-Shirts. Im Laufe der Zeit haben wir im kleineren und größeren Kreis die eine oder andere Ausfahrt veranstaltet oder uns und die SR/XT auch auf einem Stand auf der Dortmunder Messe vorgestellt. Immer mehr SR-Fahrer zwischen Dortmund und Schmallenberg kannten sich – eine nette Truppe. Jetzt wurde es langsam Zeit für eine echte IG. Im Oktober 2005 war es dann soweit. Wir informierten alle, die man bis dahin kannte, und luden zum ersten Stammtisch. Immerhin 14 Leute tauchten auf. Heute gehören über 40 Frauen und Männer zu dieser Gemeinschaft mit dem gemeinsamen Bezug SR 500.
Ohne die SR hätte man sich wohl kaum kennen gelernt. Die IG HalberLiter Sauerland ist geboren. Und aufgrund der Farbgleichheit unseres Logos und dem eines bekannten Spirituosenherstellers werden wir schnell auch „die kleinen Feiglinge" genannt.

## KLEINE FEIGLINGE ON TOUR...

Inzwischen unternehmen wir gemeinsam sehr viel, wie zum Beispiel vom 23. bis 24.8.2008 unsere jährliche 2-Tagestour. Da sich die Wetterfrösche nicht so ganz einig sind, wie es nun an diesem Wochenende werden soll, steht uns eine kleine Zitterpartie bevor. Bleibt es trocken, werden wir pudelnass? Um es vorwegzunehmen: Der Einzige, der nass bis auf die Unterwäsche geworden ist, ist Bernd. Er hatte seine Regenkombi verlegt, und bei Hein Gericke gibt es noch keine zu holen, kein Wunder, denn schließlich hat der Shop noch geschlossen.
Samstag in Rönkhausen. Ellen und ich sind zu früh am Treffpunkt. Und prompt fängt es an zu pladdern. Gegen 11 Uhr dumpfes Bollern: die Ruhrpötter kommen. Alle, bis auf den besagten, in der Regenkombi.

Also los und die Schmallenberger einsammeln. Leider kann Netti nur als Sozia mitfahren, denn ihr Gaszug ist gerissen, zum Glück noch daheim. Mit acht SR, einer XT und einer BMW geht es los. Da Bernd dringend neu gewickelt werden muss, nehmen wir die Route durchs Repetal, den kürzesten Weg nach Kreuztal. Gepäck abwerfen, den Kollegen neu einkleiden, und weiter geht die Tour.

Mittlerweile ist es bis auf kleine Schauer trocken. Bei einer geplanten Kaffeepause lege ich einen ungeplanten Stunt hin: Schotterparkplatz, ssst, und das Vorderrad ist wech. Zum Glück ist am Moped links ein Koffer, und so geht nichts weiter in die Brüche. Mit dem Kaffee ist es auch Essig: geschlossene Gesellschaft, und die wollten uns überraschenderweise nicht dabei haben.

Im Wittgensteinerland dann werden wir gut bewirtet, genau passend zu einem Wolkenbruch, der uns exzellent durchgeweicht hätte. Just zur Weiterfahrt bricht aber die Sonne durch. Wir schwingen durchs Johannland Richtung Dreiländereck von NRW, Hessen und Rheinland-Pfalz, und nach einigen Kilometern sind wir wieder mittendrin im Siegerland. Über „die Lützel“, die mal eine der schönsten Bergrennstrecken war, prötteln wir nach Hilchenbach. Plötzlich ist der Schlussmann weg. Nein, Berni geht nicht wirklich verloren. Er muss nur mal kurz was erledigen. Leider bekommt Elmi das nicht mit und kehrt pflichtbewusst um.

Im Basiscamp bei Ellen und mir wechseln wir die Klamotten und starten in den gemütlichen Abend mit Grillgut und Getränken.

Sonntag. Ich bin wohl der letzte, der aus den Federn krabbelt. Dafür staufreies Bad. Kaffee und Brötchen wecken die Lebensgeister, und wir brechen auf zu Teil 2 der Tour, um einige dezimiert, die schon nach Hause müssen. Der Trupp schrumpft auf sieben Mopeds und acht Personen. Zuerst geben wir uns ein bisschen Kultur: das Technikmuseum in Freudenberg. Schon imposant, was die „Freunde historischer Fahrzeuge“ alles zusammengetragen haben: Von einer kompletten Werkstatt, in der noch alles mit Transmissionen angetrieben wird, über Fahrräder bis zum Lanz-Bulldog steht dort alles, auch eine Adler-Rennmaschine.

Danach genießen wir die Strecken durch den „Flecker Wald“ und das Wildenburgerland Richtung Bergneustadt. An der Aggertalsperre – ohne Pommesstopp! – vorbei nach Lüdenscheid. Hier trennen sich unsere Wege: Die Ruhrpötter nehmen die B 54, und Berni, Ellen und ich steuern gen Sauerland. Am Rhein-Weser-Turm biegen Netti und Berni nach Schmallywood ab, wir nach Ferndorf.
Wiederholung? Ja! Unbedingt!

# Kleine Feiglinge - große Schrauber

Aber zur IG HalberLiter gehören nicht nur Ausfahrten, sondern auch gemeinsame Schraubaktionen. Ein Drittel begnadete Schrauber, die alle Arbeiten am Eintopf beherrschen und über die dafür nötige Ausrüstung verfügen, finden sich in unseren Reihen. Ein Drittel bildet die goldene Mitte, die einige Wartungsarbeiten selbst durchführen kann. Und das letzte Drittel freut sich darüber, eigenständig Ölstand oder Luftdruck zu prüfen; putzen und tanken geht auch. So findet sich am letzten Augustsonntag 2008 die IG zum ersten Schraubertag in Fröndenberg zusammen. Dirk Balster hat eingeladen auf seinen Hof, der ein ideales Gelände bietet. Die Experten haben sich mehrere Stationen ausgedacht, an denen alle Interessierten verschiedene grundlegende Arbeiten üben können, ohne das eigene Motorrad zu gefährden.

Es gibt genügend Motoren und Rahmen mit Schwingen und Gabeln, an denen man viel lernen, aber nichts falsch machen kann. Und so werden Ventile eingestellt, Vergaser zerlegt, Gabeln gerichtet, Ketten gespannt und viele andere Dinge erläutert und geübt.

Die Unterschiede in Sachen technischem Wissen und Können sind hinfällig, als der Grill seine Temperatur erreicht hat. In einer großen Runde stehen dann auch andere Themen an, die entfernt zu SR und XT gehören. Danach werden an den eigenen Motorräder diverse Mucken und kleine Gebrechen aussortiert, unter kundiger Aufsicht die Ventile eingestellt und andere Wartungsarbeiten erledigt.
Am Abend fährt jeder in dem Bewusstsein nach Hause, nicht nur einen schönen Sonntag verlebt, sondern auch eine Menge über die Motorräder gelernt und in der Gemeinschaft der Gleichgesinnten einfach viel Spaß gehabt zu haben. Ein schönes Gefühl.

# Die SR/XT 500 IG „HalberLiter“ Sauerland in den Westfalenhallen

Die jedes Jahr Ende Februar/Anfang März statt findende Motorradmesse in den Dortmunder Westfalenhallen ist für die IG „HalberLiter“ Sauerland ein Anlass, sich und ihre Mopeds dort zu präsentieren. Dies ist mittlerweile gute Tradition. Die Zusammenarbeit mit dem Dortmunder Motorsport-Club e. V. im ADAC macht die Sache überschaubar, weil der größere Partner wichtige organisatorische Dinge erledigt.
Die Vorstellung der IG interessiert dann auch viele Messebesucher. Man gewinnt bisweilen den Eindruck, dass jeder zweite von ihnen einmal eine SR oder XT besessen und gefahren hat. Immer wieder bleiben Leute stehen und bewundern die ausgestellten Exemplare. In diesem Jahr gibt es jeweils eine alte SR, eine XT und ein Gespann. Dabei sieht man dem Gespann deutlich an, dass es täglich gefahren wird. Aber Hubert und Uwe haben mit viel Arbeit eine ansehnliche Fuhre daraus gemacht, was bei vielen Besuchern Anerkennung findet. So ergeben sich ganz von alleine Gespräche mit Menschen, die auf einmal ihrer Vergangenheit gegenüberstehen. Kaum einer, der nicht diesen einen Satz sagt: „Die hätte ich niemals abgeben sollen. Was sind das schöne Motorräder! So etwas gibt es heute gar nicht mehr.“

Von den eigenen Rundgängen kehren die IG-Leute häufig ernüchtert zurück zum Stand. Man ist sich stets einig, dass es kaum mehr als zwei Motorräder in den Hallen gibt, die Zustimmung finden. Bei Triumph mag man die neue alte Bonnie; in diesem Jahr findet die Moto Guzzi V 7 Classic Gnade.
Und schnell kommt man zu dem Schluss, dass das eigene Motorrad, die SR 500 oder XT 500, schon ein herrliches Stück ist. Besonders angenehm: Diese Einschätzung bestätigen viele Besucher am IG-Stand.

**Karsten, Uwe, Manfred,**
**SR/XT 500 IG „HalberLiter“ Sauerland**
*www.halberliter-sauerland.de*
*www.zweiradmessen.de*

## Das Geschenk – Countdown bis zur Hochzeit

Im Leben zweier Liebenden kommt irgendwann die Frage auf, ob das langjährige Zusammensein nicht legalisiert werden sollte, sprich: Trauschein her! So traute sich ein in der SR-Szene wohlbekanntes Paar, am 04.09.2009 Ja zueinander zu sagen. Und dies ist die Geschichte einiger Gäste, die, durch die Braut angestiftet, das Geschenk für den Bräutigam auf die Beine, besser: Räder stellten. Alle, die an diesem Geschenk Hand angelegt haben, werden auch sagen: Die späte Rache des Ostens!

### 9. Juli: Endlos Zeit bis zur Hochzeit

Das Telefon klingelt. „Hallihallo, hier ist die Heike! Ihr wisst doch die Hochzeit …“ „Ja?!“ Ich kenne diesen tirilierenden Ton bei ihr, der eine größere Sache ankündigt. „Also, Krissy will Mika ein besonderes Geschenk machen, es soll ein Mopedgespann werden, nur hat sie keine Ahnung und hat gefragt, ob wir nicht vielleicht …“ Ich versuche erst mal, ein bisschen zurückzurudern: „Das wird nicht einfach und ist extrem budgetabhängig! Was ist denn überhaupt geplant?“ Heike nimmt gerade erst Fahrt auf: „Ja, Conny und ich dachten, wir können als Gäste statt was ins Sparschwein zu tun, uns daran beteiligen.“ Irgendwie habe ich in dieser Sekunde nicht die geringsten Zweifel. Spitze. Endlich eine Idee, die uns vom schnöden Geldschein in dämlicher Glückwunschkartenverpackung wegführt. „O.k.; Heike, das klingt erst mal nach´nem Plan. Trotzdem: Welches Budget haben wir, und hat jemand eine Gespann-Plattform an der Hand?“

Vor meinem inneren Auge entsteht, natürlich etwas markenverblendet, ein SR-Gespann in mattschwarz (wegen Mikas Rattenneigung). Aber wo will Heike die mindestens erforderlichen 4000 Öcken herholen? „Ja, hier ist einer beim Stammtisch, der kennt einen, der wiederum weiß, dass da jemand ein MZ-Gespann verkaufen will.“ „Aha!“ Eine Emme, darauf wär ich jetzt freiwillig nicht gekommen. Aber gut, es ist ein Gespann, hat Kultstatus, und es ist vor allem realistisch.

Kurz und knapp: Es soll 1000 Euro kosten. Wir einigen uns darauf, dass Heike mal mit demjenigen spricht, der diesen jemand kennt, der davon gehört hat, dass irgendwo einer eine Emme verkaufen will. Das Bild eines alten DDR-Gespannes mit dem klassischen Reng-deng-deng-Klang und dem Zweitaktmief verdrängt schnell alle privaten Termin-Befürchtungen. Außerdem ... 1000 Euro für eine Emme, da wird ja wohl nur Kosmetik fällig sein.

**12. Juli: noch eine gefühlte Ewigkeit Luft**

Ringring. „Heike hier! Der MZ-Besitzer hat gehört, wofür wir das haben wollen und will uns beim Preis entgegenkommen. Für 500 sollen wir sie bekommen!“, jubelt es mir entgegen. Mir schwant Übles: von 1000 runter auf 500? „Jaaa, ist doch toll! Die hat sogar Entenreifen eingetragen und soll top in Schuss sein, nur der Motor ist raus...“ Oh Gott, top in Schuss, nur der Motor ist raus... Weia. „Alles kein Problem. Bei den Ratten gibt es viele MZ-Kenner und dann ist da auch noch Ulli!“ Ulli? – Wer nur ist Ulli? Doch Heike ist wieder schneller: „Das ist bei Kassel. Wir können uns das Ding am kommenden Sonntag anschauen! Ich komm dann auch vorbei, bin auf dem Rückweg vom Ratten-Treffen. 17 Uhr O.K.?“

Mittlerweile hat die Idee des Hochzeits-Gespanns die Runde innerhalb der vermuteten Gästeschar gemacht und zieht eine bisher noch nicht gekannte Telefonkette nach sich. Unterstützung, finanziell wie schraubend, sichern die üblichen Verdächtigen zu, alles wird gut!

**19. Juli: immer locker aus der Hüfte**

Kurz interviewe ich den Routenplaner, der mir das malerische Ziel im kurhessischen Bergland mit einer Entfernung von 125 km ausgibt. „Birgit, wir nehmen den Hänger mit!“ Ich fahre doch nicht 250 km, um gegebenenfalls noch mal die ganze Strecke zu orgeln. Elmi, der Sauerländer Stratege und Mittreiber der Aktion, hat leider keine Zeit. 16.55 Uhr. Überpünktlich rollen wir ein. Heike hopst schon wild winkend auf der Straße herum und lenkt uns an die richtige Position. Besitzer und Emme scheinen auf den ersten Blick vieles erlebt zu haben, jedoch nichts, was zumindest am Gespann nicht zu richten wäre. Nach einer Begrüßungs-Zigarette, stromern wir abwechselnd um das Objekt herum. Irgendwie scheint der Noch-Besitzer ein Radar zu haben und deutet meine Mimik und Gestik richtig: „Ist ja für einen guten Zweck, 350 Euro wären auch O.K. für mich.“ Die Schnäppchen-Gier und der dreiste Feilsch-Teufel übernehmen bei mir schlagartig das Regime. Da geht doch noch was! Ich starte offensiv: „Der Rahmen hat einen Batteriesäure-Schaden, die Sitzbank ist eingerissen, und vom Motor wissen wir nur, dass er in einer Kiste liegt. Niemand kann sagen, ob alle in der Kiste klimpernden Teile wirklich die Maschine komplettieren oder doch vielleicht aus einer rumänischen Straßenbahn stammen.“ Treffer, das saß! Der Verkäufer bekommt langsam diesen vorwurfsvollen Gesichtsausdruck, den ich von meinem Hund kenne, wenn ich ihm aus Versehen auf den Schwanz gelatscht bin. Fast bekomme ich ein schlechtes Gewissen, aber nur fast! „O.K. Sagen wir 250 Euro, und wir reden kein Wort mehr über den Zustand!“ Mit diesen Worten habe ich mich endgültig in die Liga derer geschoben, die kleine Kinder zum Spielen auf die Autobahn schicken. Beklemmende Stille. Der Noch-Besitzer fingert nach einer weiteren Zigarette und nimmt einen tiefen Zug. „Na gut. Ist ja für einen guten Zweck“, bestärkt er sich selbst und schlägt ein.

Eine weitere Zigarettenlänge später ist die ETZ 250 mit zwei weiteren Kisten Ersatzteilen auf dem Hänger verladen, und wir erfahren noch, dass sie nur wegen der Kinder angeschafft wurde und zuletzt in Italien am familieneigenen Ferienhaus untergebracht war.

**20. bis 30. Juli: Ohauerha!**
Das Arbeitsleben ist ein hartes und leider notwendiges. Elmi ist arbeitstechnisch dicht, Marc und Stephan wissen noch nichts von ihrem Glück, und ich werde als überzeugter Ostwestfale gezwungen, wochenweise die bayrische Hauptstadtmetropole zu bewohnen.

**Bestandsaufnahme:**
- Motor lebt, zumindest lässt er sich manuell durchdrehen, ohne gemeine Geräusche von sich zu geben.
- Der batteriesäureverseuchte Rahmen erfordert eine größere Aktion
- Die hohe Beiwagenscheibe hat den Fahrtwind oder ein allzu dynamisches Einsteigen nicht überlebt
- Einzelteile, sortiert in Einmachgläsern und Umzugskiste, sollen die fehlenden Reste des Zweitakters ergeben.
- Diverse kleinere Macken und Unzulänglichkeiten stechen auch noch ins Auge, sind aber nicht dramatisch und das, obwohl die Emme ihre letzten Jahre im Einzugsgebiet salziger Mittelmeerluft verbracht hat.

**1. August: Noch 5 Wochen bis zur Hochzeit – alles easy, das wird!**
Das einzige, das es wirklich easy hatte, ist der böse Gammel: „La Oxidanzia“, die Schreckliche, hat doch mehr wüten können, als auf den ersten flüchtigen Blick zu erkennen war. Aber alles keine Durchrostungen bzw. nichts, was sich nicht mit Sandstrahlen, Rostschutz und mattschwarzem Finish beheben lassen würde. Dennoch, der Rahmen muss gestrippt werden, die Emme komplett zerlegt. Kurze Rücksprache mit Elmi; er hat kommende Woche am Mittwoch Zeit.

**5. August: 30 Tage bis zur Hochzeit.**
Elmi ist da, und es läuft klasse: Die Emme steht auf der Hebebühne und nimmt schneller ab als manch ein Hollywoodstar vor seinem nächsten Filmprojekt. Rasch ist die Rollenverteilung klar: Elmi kümmert sich um alle stromführenden Teile, ich mache mich über die Mechanik her und sage dem Rost den Kampf an. Lediglich das Vorderrad macht Ärger, da sich der Bremssattel nur demontieren lässt, wenn gleichzeitig die Bremsscheibe abgebaut wird. Eine Stunde später hat auch die letzte festgerostete Schraube an der Bremsscheibe verloren.
Nachdem alle Teile akribisch fotografiert sind, um ihre ursprüngliche Lage für den Zusammenbau zu fixieren, landet am Ende doch alles in zwei großen Umzugskisten und die Schrauben in einer ehemaligen Keksdose – wir Honks!
Elmis Zeit für die Restwoche ist begrenzt; außerdem steht das Ostseetreffen der IG Lübeck am kommenden Wochenende an.

Wir fühlen uns aber sehr gut im Rennen:
- Beiboot-Zerlegung am Donnerstag
- Sortieren der Teile zum Sandstrahlen am Freitag
- Wochenende in Lübeck
- Montag die Teile zum Beschichten
- ab der Folgewoche Zusammenbau.
- Alles in allem ein Spitzen-Plan.

**6. August: 29 Tage bis zur Hochzeit.**
Es ist spät geworden in der Firma. Das Lenkkopflager mitsamt Lenkungsdämpfer und der Beiwagen warten noch auf ihre Zerlegung. Das muss heute noch klappen, sonst fallen die Termine zum Strahlen und Beschichten hintenüber. Die Führungsmutter des Lenkkopfs im Rostlöser ertränkt, in der Zwischenzeit die Bremsanlage vom Beiboot abgebaut. Gefühlvolles Drehen am Verstellrad des Lenkungsdämpfers bringt nicht die erwartete Wirkung. Die anschließende Unterstützung einer Wasserpumpenzange erzeugt ein

unschönes, metallisches Knarzen, und sorgt dafür, dass Teile zu Boden fallen, die vermutlich einmal die Führungsmutter des Lenkungsdämpfers waren. Welcher Vollidiot konstruiert so was aus Alu? Noch sichtlich genervt, begrüße ich Stephan, der zufällig vorbeischauen wollte in der gemeinsamen Halle und noch unwissend, dass er jetzt in das Ende seiner Freizeit für die kommenden 29 Tage gestolpert ist. Zwei Stunden später ist zu meinem riesigen Bedauern klar: Lübeck fällt ins Wasser oder besser: dem Rost zum Opfer. Ein in der Schweißnaht abgerissenes Knotenblech am Beiwagenrahmen wirft die Sandstrahlpläne auch noch über den Haufen. Lenkungsdämpfer und weitere verschlissene Teile sprechen dafür, dass wir zu einem guten Kunden beim MZ-Online-Shop werden. Mehr als ein Feierabendbier geht heute nicht, ansonsten kann ich nach dieser Serie von kleineren und größeren Rückschlägen für nichts mehr garantieren.

**8. August 2009: 27 Tage bis zum Ja-Wort.**

Um 12 Uhr – die anderen kämpfen jetzt in Lübeck bestenfalls mit ihrem Kopfschmerz, ich mit dem störischen Schloss der Halle – geht es weiter. Selber machen oder den Beiwagenrahmen zum Schweißen weggeben? Irgendwie werden mir das zu viele äußere, nicht mehr koordinierbare Einflüsse. Und ich habe das ganze Metallformende und -fügende in einem früheren Leben doch gelernt. Das Schutzgas-

gerät ist defekt, für den E-Schweißapparat fehlen die Elektroden. Aber halt: Es sollte noch etwas Acetylen in der Flasche sein. Klasse, es läuft. Ich bin etwas aus der Übung, aber dennoch verbinden sich die Teile des Ostzonen-Mobils so, wie der Herr Konstrukteur sich das wohl mal gedacht hat. Zufrieden mit der Tagesleistung lasse ich mich nur zu gerne von Stephan zu einem netten Grill-Ausklang überreden, auch Frau und Hund tauchen auf. Alles ist gut!

**10. August: 25 Tage bis zum Geschenk-Tag**

Nach dem obligatorischen Small-Talk beäugen mein Haus-und-Hof-Sandstrahler und ich die Teile: 250 Euro für einen Rahmen und einige Kleinteile! Die letzte SR hatte komplett mit Rahmen, Rädern und Tank 100 Euro gekostet. Genervt verlassen die Teile und ich das Grundstück meines Ex-Sandstrahlers.

**11. August: 24 Tage bis zum Tag X**

Mit einer ausgiebigen Telefonkette habe ich mein Leid erfolgreich auf Heike, Elmi und Stephan abgewälzt. Ich fühle mich besser, das Problem bleibt: Rostige Emmen-Teile in Kisten, die in gut drei Wochen als fahrtüchtiges, sicheres, TÜV-abgenommenes Vehikel an den ahnungslosen Mika übergeben werden sollen. Beim Abschließen begegnet mir unser Hallen-Vermieter, der in jeder Hinsicht ein Spitzentyp ist und fragt nach dem Wohlbefinden. Mein leises Klagen über unseren 600-Liter-Kompressor, der noch nicht am Strom hängt, beendet unser Vermieter trocken mit: „Nehmt doch meinen Kessel! Der läuft immer.“ Ich bin fast glücklich.

**12. bis 15. August: 20 Tage bis zum freudigen Ereignis**

Ich strahle - vor allem rund ums verstaubte Gesicht! Drei Abende später, um 50 Kilo Strahlmittel leichter und mehrere 1000 Liter Luft ärmer, glänzt die DDR-Kunst nackt wie einst der Hochofen sie schuf. Rostschutz ist großzügig aufgetragen, Elmi hat fast jeden Abend Zeit – plötzlich macht alles einen Riesen-Spaß! Über die Betriebsschließung des Pulverbeschichters, wegen Urlaub, kann ich da nur noch müde lächeln. Dann halt Lack von Hand. Es wird doch eh eine Ratte!

**19. August: 16 Tage bis zum Ja-Wort**

Oggel-oggel-pssst! Das vorherrschende Geräusch dieses Mittwochabends. In Windeseile sind die vier Büchsen mattschwarz sowie ein Träger Alkoholfreies geleert. Die eben noch vom Rostschutz violett schimmernden MZ-Teile sind einen mächtigen Schritt weiter. Elmi beweist sich als ein wahrer Meister an der Spraydose.

**23. August: 12 Tage bis zur Party**

Zusammenbau! Es muss wohl am Sonntag liegen: Die Werft hatte bisher noch nie so viele erwartete und unerwartete Besucher wie heute. Elmi und Conny – logisch, ebenso Birgit, Heike und Stephan. Dass Ingo von den LS-Fahrern noch auftaucht, auch hilfreich. Während wir mithilfe unserer sehr speziellen Ablagetechnik, den Explosionszeichnungen, sowie den eigenen Fotos versuchen, die schwarzen Teile aneinanderzufügen, polieren die Mädels geschlossen an den Felgen herum, so, als wollten sie den Bräutigam, den alten überzeugten Rattenfahrer, mit Glanz bestrafen. „Da muss noch dringend die finnische Flagge dran!“ Klar, Mika ist ja Suomi-stämmig. Zudem befinden sich oben am Beiwagen einige unschöne Bohrungen, die sich so hervorragend verblenden lassen. „Wir brauchen eine Platte oder Tafel.“ Conny ist mit Feuereifer dabei. Während die Herren bei der Replantierung der Elektrik sind und vorsichtig, um den gelackten Rahmen nicht zu beschädigen, den Motor einfügen, haben die Damen eine wunderschöne Finnland-Flagge am Beiwagen montiert. Nebenbei informiert Heike die Braut über den Fortschritt, während Elmi auf der zweiten Leitung Mika beschwindeln muss und nach einer Ausrede sucht, warum er nicht daheim ist. Marc und Sabrina tauchen unangekündigt auf und werden ohne Widerworte geben zu können gleich beschäftigt. Eine rundum tolle Sache läuft hier! Nichts kann uns mehr aufhalten, ich frage mich nur, wo das kleine weiße Türschild mit dem Aufdruck „Toiletten“ geblieben ist? Na, wird sich wiederfinden. Und die finnische Flagge sieht wirklich toll aus.

**29. August: 6 Tage bis zur Abfahrt nach Düsseldorf**

Die vergangenen Tage waren für die meisten der beteiligten Schrauber stressig, so dass sich alle Aktivitäten auf diesen Samstag konzentrieren. Das Team auf der Zielgeraden besteht nun aus Marc, Stephan und mir. Elmi fällt aus familiären Gründen aus, zudem hat er schon 1600 km nur für die Pendelei zwischen Sauerland und OWL verbucht. Doch was soll jetzt noch schiefgehen? Alles Mechanische ist da, wo es hingehört, die Elektrik elektrifiziert, was sie soll, heute nur noch letzte Feinarbeiten und Motorstart. Die Euphorie wird jedoch jäh gebremst: Getriebeöl? Genau das stand auf dem letzten Merkzettel, den ich verbummelt habe. Mist! Der Fachhandel hat schon zu. Doppelmist!

**31. August: 4 Tage noch**

Mit passenden Ölen, frischgemixtem 1:50, neuen Zündkerzen (wir überlassen jetzt nichts mehr dem Zufall) und dem noch fehlenden Handbremslichtschalter bewaffnet, stürze ich zur Werft. Marc wartet bereits, Stephan erscheint kurz darauf. Nachdem die Emme alle frischen Säfte erhalten hat, geht es an den ersten Versuch – ankicken ungünstig untypisch für SR-Fahrer auf der linken Seite. „Äh, Batterie?“ – „Ja, hab ich schon mal gesehen, was ist damit?“ – „Hast du eine neue besorgt?“ – „Verdammte braune Masse!“

„Das wird nie was bis zu dieser Hochzeit!“ „Welche Hochzeit?“ Stephan spielt nicht nur den Verwirrten. „Mika und Krissy heiraten am 4. in Düsseldorf. Deshalb ja der ganze Wahn!“ – „Upps! Ich dachte, irgendein runder Geburtstag.“ Stephan hat unfreiwillig alle Lacher auf seiner Seite.

Schnell wird eine SR-Batterie kannibalisiert und in die Emme verpflanzt. Es leuchtet, blinkt und hupt, es geht voran. Lässig kickt Stephan zu. One kick only! Die alte Ost-Dame meldet sich mit charakteristischem Zweitakt-Sound. Hände klatschen ineinander, viel Gelächter und nur zufriedene Gesichter. Dann Stille, ganz plötzlich. Aber uff: Stephan hat vergessen, den Benzinhahn zu öffnen, die vorher geflutete Schwimmerkammer ist einfach nur leer. Es ist spät, der Benzinhahn sifft, der Kickerhebel rutscht gelegentlich ganz komisch durch, aber sie läuft! Alles sollte gut sein.

**1. September: 3 Tage bis Waterloo**

Heute soll der Beiwagen wieder dran. Marc und ich rütteln und schütteln die Teile zueinander, bis alles passt und in der Spur ist. Probefahrt! Ich mache wirklich nichts anders als bei vorherigen Startvorgängen auch: Choke ziehen und beherzt treten. Nichts. Kein Mucks, nicht mal ein Pröt. Kerzentausch, wieder und wieder – nichts! Elektrik prüfen: alles O.K. Gefühlte 2,5 Millionen Versuche später rutscht der Kicker wieder ganz eigenartig durch, und die Zicke verwehrt uns das Erfolgserlebnis. Marc und ich sind am Ende mit unserem Latein. Wir können doch unmöglich Mika einen Bausatz vor die Tür stellen und ihn seinem Schicksal überlassen. Marc rechnet bereits den Kilopreis für Schrott aus, ich versuche, den Kummer in Alkoholfreiem zu ertränken, als Stephan am Horizont erscheint. Aus unseren Gesichtern liest er die Katastrophe. „Na, meine Kleine? Waren sie böse zu dir?“ Er streichelt der Emme liebevoll über den Tank. Er kickt. Plötzlich entfaltet die 250-ccm-Urgewalt ihre Wirkung. Reng-Deng-Deng. Kein Durchrutschen, keine sonstigen Probleme. Marc und ich sind baff und langsam reif für die Klapse. Sollen wir Mika jetzt das Gespann inklusive Kickmaster Stephan übergeben? Als einziger Gespannfahrer unter den Anwesenden sitze ich auf und fahre los. Und zwar genau zehn Meter weit. Dann verstummt der Mistbock und will sich zu gar nichts mehr überzeugen lassen. Drei Stunden später ist der Kick-Start-Mechanismus erneut geprüft, der Vergaser zum dritten Mal zerlegt und gereinigt und alles wieder zusammengebaut. Dennoch sind wir nicht weiter als vorher. Der Kicker rutscht, die Emme sagt kein Wort, aus Stephans „Kleiner“ ist eine „Mistschlampe“ geworden.

„Heike, Ulli!“ Wir können jetzt nur noch den Joker ziehen, in Form von Emmen-Gott Ulli, im Oberhessischen. Ulli ist am Telefon nicht nur supersympathisch, er ist auch noch supergutmütig und räumt uns für den morgigen Abend Zeit ein.

**2. September: 2 Tage bis zum peinlichsten Moment unseres Lebens**

Marc und ich verzurren den ganzen Summs (ohne Beiboot) auf dem Hänger und rollen gen Süden, verdächtig nah an den Kaufort der Emme heran. Es ist 18.30 Uhr. Ulli erwartet uns bereits und begrüßt uns herzlich. Dann Diagnose: „Hmm... Das ist nicht Original, das ist Mist, das muss geändert werden!“ Ulli spricht zwar unsere gemeinsame Muttersprache, trotzdem verstehen weder Marc noch ich, was er uns mitteilen will. Er verschwindet wortlos und lässt uns gute zehn Minuten völlig verstört in der Garage zurück. Unser Zustand bessert sich nicht unbedingt, als Ulli mit beiden Armen voller Ersatzteile auftaucht und uns ankündigt, dies alles noch heute zu verbauen. Unglaubliche drei Stunden später ist der Vergaser komplett überholt, Kupplungsdeckel mitsamt Kickstarter und Kupplungsversteller erneuert, die Zündung überholt, der Choke-Zug auf einen Originalen umgebaut und Ulli bereits zur zweiten Testrunde unterwegs. Morgen noch TÜV, und dann am Freitag Party!

**3. September: morgen ist alles vorbei!**

Wieder das Beiboot anschrauben und eine letzte Probefahrt machen, dann ab zum TÜV, der hat ja bis 18 Uhr geöffnet. 17.30 Uhr. Aus dem edlen mattschwarzen ETZ-250-Gespann ist neuerlich eine Mistzicke geworden, die klasse anspringt, wenn sie kalt ist, dann rund läuft, um nach ca. zehn Minuten auszugehen und endgültig ihren Dienst zu verweigern. Wenigstens ist der Kicker in Ordnung und rutscht nicht. Resignation und Sarkasmus machen sich beim Verladen der Ersatzteile breit: „Es ist doch alles gut, das Scheißteil muss doch nur fünf Minuten laufen, Mika ist happy und wir ganz schnell weg.“

Geknickt schieben wir das Gespann in die Halle und finden uns mit allem ab, was kommen mag. Ein einziger letzter Versuch, Marc gibt alles. Sie springt an, einfach so, und wahnwitzigerweise ab diesem Moment jederzeit und immer wieder. Wir trauen uns kaum, glücklich zu sein, denn so was wird in der Regel bestraft. Egal, in 16 Stunden heiraten Mika und Krissy; es kann alles nur noch perfekt werden.

**4. September: Partytime**

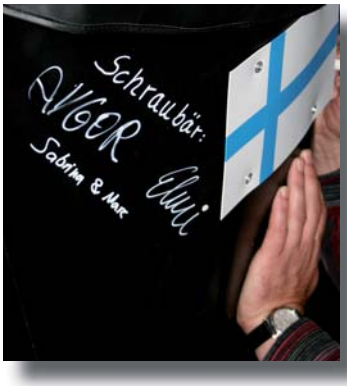
Vereinbarter Starttermin ab Halle: 13 Uhr. Gespann verladen, Hänger ankoppeln, Sitzplätze verteilen und los. Warum das Gespann plötzlich ums Verrecken nicht mehr auf den Hänger passt, ist schnell klar: die Fahrer-Fußrasten! Also Werkzeugkoffer her, wieder in den Staub und fein abschrauben. Wir hängen eine Dreiviertelstunde hinter unserem Plan, aber die OWLer waren noch nie sonderlich bekannt für ihre Pünktlichkeit. Den Termin im Standesamt hatten wir ohnehin absagen müssen, da einige noch zur Arbeit mussten. Während wir Stephan einsammeln, sticht uns brennender Geruch in die Nase, der gleichzeitig die Erklärung für alle Geschwindigkeitsprobleme unseres Vehikels ist. Die Bremszange vorne sitzt fest, wirklich richtig fest. Der Besuch bei einer freien Werkstatt im Ort verzögert unsere Abreise auf nunmehr 16.30 Uhr. Die geplante Ankunftszeit um 18 Uhr ist jetzt utopisch.

Nachdem alle finanziell wie auch schraubend Beteiligten zusammengetrommelt sind, drapieren wir um das Gespann herum noch eine rote Riesen-Schleife, schießen viele Bilder und unterschreiben fleißig auf dem Beiwagen. Elmi will eine Rede halten, und Stephan und ich sollen die Emme auf Textstelle genau ums Gebäude fahren. Sie spielt mit, sie ist einfach angesprungen – jetzt nur noch schön durchhalten die 300 Meter.

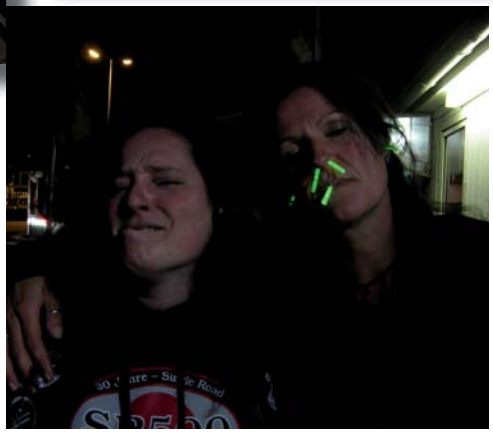
Mit einem dynamischen Linksschwung ziehe ich zwischen den Spalier stehenden Gästen meine Bahn. Reng-Deng-Plopp … aus, das Biest ist auf den Punkt ausgegangen! Zugegeben meine Schuld: Benzinhahn nicht geöffnet. Das ist aber alles egal in diesem Moment. Krissy kullern dicke Tränen die Backen runter, Mika stammelt sichtlich gerührt so etwas wie „Ich habe ein Gespann!“ Unterschiedlichste Leute liegen sich in den Armen.

Der Schraubertrupp kann es kaum fassen, welchen Triumph, welche entfesselte Freude dieses „verdammte DDR-Schrottklumpen-Miststück“, das uns bis an den Rand des nahen Wahnsinns getrieben hat, bereitet. Aber nur darauf kam es die ganze Zeit an!

**Aygor**



# Die Hochzeit



# Wüsten-Rider oder Der Dünen-Sheik

*„Wüste? - Nur mit Klimamembran-Bekleidung, nur Hartprotektoren, ausschließlich gute Geländemaschinen mit mindestens 46 PS; Du weist ja, das ist höllengefährlich!"*

*Tief schaut mir der unbekannte Endurist in die Augen und erzählt weiter von seinen Erlebnissen auf einer dieser geführten „Abenteuer-Touren" mit Begleitfahrzeug, Mechaniker und Dolmetscher. Ob es auch anders gehen würde will ich wissen. „Kaum!", antwortet der „Spezialist"... Umso erfrischender sind die Schilderungen von Michael, der mit seiner „gereiften" SR Tunesien erfuhr.*

*von Michael Langemeier*

Alles begann auf unserer Urlaubstour 1995 am Plattensee in Ungarn. Ich hatte auf der Hinfahrt eine Ausgabe des Tourenfahrers, in der ein Bericht über eine Marokko-Tour
stand, als Urlaubslektüre mitgenommen. Alle außer mir waren sofort begeistert bei dem Gedanken an eine Nordafrikareise, da ich meiner SR solche enorme Strecken
nicht zutraute. Doch im Laufe des Winters und des Frühjahres ´96 wurden schon die ersten Reiserouten ausgearbeitet.

Letztendlich fuhren wir zu dritt los : Matthias mit einer fast neuen DR 800 big, Michael Temme mit einer etwas rattigen BMW R 80 GS und ich, Michael Langemeier, mit meiner SR Baujahr ´88 und 115 000 KM auf der Uhr. Alex mit seiner XT 600 konnte aus privaten Gründen nicht mitfahren.

**1. Tag: Dienstag 8.10.1996**

Um 5.30 Uhr beginnt an diesem nebeligen und kühlen Morgen unsere Urlabstour. Der Weg führt uns von Minden über Bielefeld, Kassel und Frankfurt nach Rastatt, wo sich der erste Zwischenfall ereignet: Auf dem Autobahnrastplatz machen mich zwei "nette und zuvorkomende" Polizisten darauf aufmerksam, daß der Tüv an der SR schon ein halbes Jahr abgelaufen ist. Da dies aber keine weiteren Konsequenzen nach sich zieht, geht unser Weg weiter über Freiburg, Mulhouse nach Besancon. Dort übernachten wir als die einzigen Gäste aber dafür auch umsonst auf dem örtlichen Campingplatz.

**2.Tag Mittwoch 9.10.1996**

Um 9.30 Uhr starten wir, um nach *Sete* am Mittelmeer zu kommen. Nachdem wir Lyon passiert haben, machen wir im Rhonetal Bekantschaft mit dem Mistral, einem starken Mittelmeerwind. In Sete angekommen merkt man schon deutlich die Wärme. Da wir noch einen Tag Zeit haben, bis die Fähre nach Tanger ausläuft, machen wir es uns auf einem Campingplatz gemütlich.

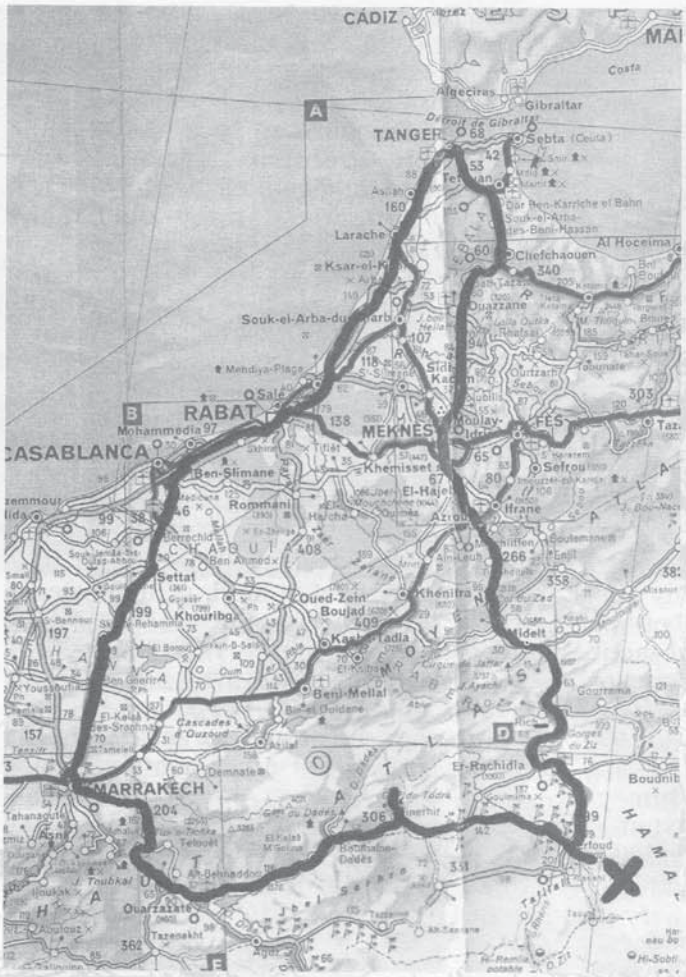
**3.Tag Donnerstag 10.10.1996**

Nach dem Frühstück wird erst einmal die Sonne (20°C) genossen. So langsam kommt echtes Urlaubsgefühl auf, welches wohl an den angenehmen Temperaturen und dem schönen Strand liegt. Bei einer Einkaufsfahrt durch Sete bricht noch der Gepäckträger der SR.

**4.Tag Freitag 11.10.1996**

An diesem Tag läuft die Fähre aus, die uns nach Afrika bringen soll. Im Hafen treffen wir auf drei Motorradfahrer aus dem Raum Nürnberg, die genauso wie wir nach Marokko wollten. Später lernen wir noch Gustl (BMW R 100 GS) und Ulli (BMW K 100 !!) kennen, die aus dem Raum Mannheim stammen. Um 19.00 Uhr legt die Fähre

EINTOPF No. 5 Das unabhängige Magazin für den SR und Dampfhammer Treiber




ab. Die Kabine ist klein und unbequem.

**5. Tag Samstag 13.10.1996**

Die Passage *Sete - Tanger* dauert 38 Stunden. An Bord kommt langsam Langeweile auf, die aber durch „Einkäufe" im Duty-Free-Shop einigermaßen erträglich werden kann. Wir beschließen, einige Tage zusammen mit Gustl und Ulli zu fahren, da unsere geplanten Routen fast identisch sind.

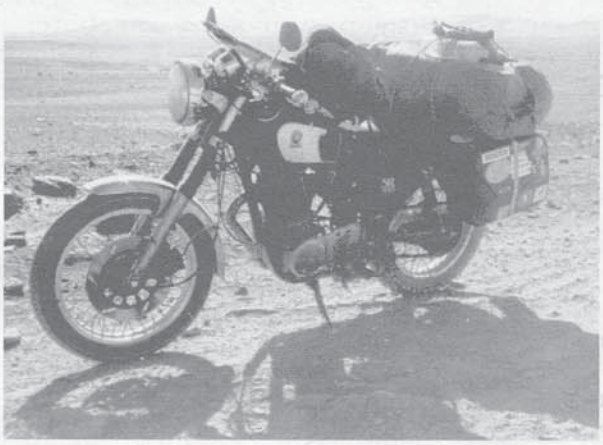
**6. Tag Sonntag 14.10.1996**

Nach dem Aufwachen blickt man durch das Bullauge direkt auf den Felsen von *Gibraltar*. Um 10.30 Uhr erreichen wir *Tanger*. Das Ausschiffen dauert lange, wobei die Zoll- und Einreiseformalitäten zügig vorrangehen.
Die ersten Kilometer auf afrikanischen Boden erweisen sich als schwierig, da man sich erst an das dortige Verkehrssystem (chaotisch) einstellen muß. Doch nachdem wir Tanger verlassen haben, offenbart sich uns eine wunderbare Landschaft: Weit auslaufende Täler, seichte Hügel und eine herrlich erfrischende grüne Vegetation.
Im *Riffgebirge* werden uns oftmals Drogen zum Kauf angeboten. Unser Tagesziel ist die heilige Stadt *Meknes*, die 360 Kilometer südlich von Tanger liegt. Doch auf der Hälfte des Weges wird das Fahrverhalten der SR unberechenbar. Der Grund dafür offenbahrt sich während einer Zigarettenpause. Der Gepäckträger ist erneut gebrochen, wird aber jetzt endlich „fachmänisch" in einer Schlosserei gelötet. Am Abend treffen wir die drei Nürnberger auf unserem Campingplatz wieder und trinken gemeinsam gemütlich etwas Wein.

**7.Tag Montag 14.10.1996**

Heute wollen wir die Stadt *Er-Rachidia*, südlich des *Atlasgebirges* erreichen. Im *Atlas* wird es kälter und beginnt zu regnen. Auf einem Hochplatou (2100 Meter) hagelt es sogar. So langsam machen wir Bekanntschaft mit Kinder, die betteln oder uns Fossilien verkaufen möchten.
Diese Kinder können ganz schön nervig sein, besonders Michael scheint bei den kleinen Geschäftsleuten ein potentieller Kunde zu sein, was ihm sichtlich nicht gefällt. Die heutige Strecke führt uns durch eine grandiose Landschaft, die mich einerseits an das Monument Valley,

andererseits an den Grand Canyon erinnert. In der Dämmerung durchqueren wir *Er-Rachidia* und erreichen im Dunklen den Oasencampinplatz *Meski*. Wir treffen die Nürnberger schon wieder sind aber alle müde von der sehr anstrengenden Etappe.



**8.Tag Dienstag 15.10.1996**

Heute wollen wir ein wenig ausruhen. Die Zeit wird mit dem Schreiben von Postkarten und mit Einkäufen verbracht. Am Abend sind wir zu einem traditionellen Cous-Cous-Essen eingeladen.

**9.Tag Mittwoch 16.10.1996**

Heute geht es mit acht Motorrädern nach *Erfoud*, dem südlichsten Ziel unserer Urlaubsreise. Das Wetter ist super, aber die Straße wird zusehends schmaler und schlechter.
Um das *Erg-Chebi*, ein Dünengebiet der Nord-Sahara zu erreichen, verlassen wir die Straße und fahren die ersten Kilometer Piste.
Der Anfang ist sehr zermürbend, da es gleich mit derbem Wellblech anfängt. Doch nach einigen Kilometern der Gewöhnung und höherer Geschwindigkeit „schwebt" man quasi über die Piste.
Entlang des *Erg-Chebi*, orientieren wir uns an einigen Telegraphenmasten, die am Horizont gerade noch zu sehen sind und uns zur *Auberge „Jasmin"* leiten.

Die anfängliche Skepsis der Piste gegenüber weicht einer totalen Begeisterung. Das Fahren mit sehr hoher Geschwindigkeit (bis zu 90 KM/H) in einer solch grandioser Landschaft ist einfach unvergleichlich. Am späten Nachmittag, nachdem wir das Gepäck abgeladen haben, geht es zum erstenmal in die Sanddünen. Nach kurzer Einführung in das Dünenfahren (niemals vor dem Kamm anhalten!), macht es riesigen Spaß auf den Sanddünen wie auf Wellen zu „surfen".
An diesem Nachmittag fahre ich bis zur totalen Erschöpfung. Das Einschlafen auf dem Dach der Herberge fällt unter einem unvergleichlichen Sternenhimmel und einem solchen Tag relativ leicht.

**10. Tag Donnerstag 17.10.1996**

Nach einem traumhaften Sonnenaufgang geht es gleich wieder in die Dünen, die danach doch sehr „zerpflügt" aussehen. Für den Nachmittag haben wir uns vorgenommen, die drei Nürnberger, die einige Kilometer westlich hinter einer anderen Herberge campen, zu besuchen. Dort angekommen erblicken Michael und ich „echte" Touristen,die sich auf einer Terasse sonnen. Natürlich wird ersteinmal an der Sonnenterasse im Schrittempo derbe vorbeigedriftet, da die Motorräder fast im Sand versinken. Nachdem auch dort einige Dünen mit Reifenspuren verziert sind, geht es wieder zurück, und es folgt eine weitere Nacht unterm afrikanischen Sternen-himmel.

**11.Tag Freitag 18.10.1996**

Unser heutiges Tagesziel heißt *Tinerhir*, eine Stadt am Fuße des Atlas-

gebirges. Wir verlassen bei *Erfoud* die Piste wieder und folgen einer gut geteerten Straßen nach *Tinerhir*. Der dortige Campingplatz liegt gleich am Anfang der *Todraschlucht*, die als einer der Höhepunkte einer jeden Marokkoreise angesehen werden dürfte. Gleich am Anfang der Schlucht passiert das, was ich keinem wünsche.
Da der Weg teilweise im Flußbett verläuft, sprang ein Stein zwischen Kette und Kettenrad und ließ diese reißen. Der Umstand einer gerissenen Kette wäre weniger schlimm, wenn man Ersatz-

kettenschlösser im Gepäck hätte.
Da ich aber keine dabei habe wird die Situation langsam problematisch. In der Zeit, die ich mit dem Zurückschieben zum Campingplatz verbringe, lassen Gustl und Ulli die Kette beim örtlichen Dorfschmied „fachmännisch" mit Draht!! reparieren. Am Abend werden hektische Telefonate nach Deutschland geführt, und Stephan Breier von der IG Minden versucht eine Kette über einen Yamahahändler und UPS zu organisieren.

**12.Tag Samstag 19.10.1996**

Die Probefahrt nach dem Frühstück verläuft positiv. Die Kette hält. Der Rest der Truppe fährt in die *Todraschlucht*. Ich verbringe den Rest des Tages mit Relaxen.

**13.Tag Sonntag 20.10.1996**

Wir versuchen vorsichtig mit Rück-sicht auf die Kette über *Quarzazate* und *Marrakech* nach *Casablanca* zu gelangen.
In *Quarzazate* trennen wir uns von Gustl und Ulli, die noch einen Abstecher in den Süden machen wollen. Wir überqueren derweil bei bestem Wetter den Atlas und treffen auf eine Gruppe aus 8-10 Honda-Helix Rollern, die uns begeistert zuwinken.
*Marrakech* passieren wir im Eiltempo, aber nicht ohne uns einmal kräftig im Verkehrschaos zu verfahren. Weiter geht es auf einer gut ausgebauten Landstraße bis *Settat*, wo die SR vorne einen „Plattfuß" bekommt. Wir quartieren uns im "Hotel du Park" ein, um am anderen Morgen die SR wieder fit zu machen. Da in diesem Hotel alles vom Feinsten ist, lassen wir es uns so richtig gut gehen und trinken seit etlichen Tagen wieder europäisches Bier. Nach 530 Tageskilometern machen wir noch Bekanntschaft mit einigen sehr reizenden Hotelfachschülerinnen.... .

**14.Tag Montag 21.10.96**

Heute erfahre ich, daß es nicht möglich ist, eine Kette in angemessener Zeit nach Afrika zu schicken, aber ein Yamaha Händler in *Sete* hätte eine Kette auf Lager.
Um weiter nach *Casablanca* zu gelangen wird zuerst der Vorderreifen geflickt. *Casablanca* erweist sich als eine große Industrieregion mit all ihren unangenehmen Seiten. Auf der einzigen Autobahn Marokkos geht es weiter nach *Rabat*, das durch den kalten Atlantik, in Nebel gehüllt ist. Als Etappenziel haben wir uns *Asilah*, kurz vor Tanger, ausgesucht. Der dortige Campingplatz ist nicht besonders sauber und auch nicht besonders ruhig.

**15.Tag Dienstag 22.10.96**

Expedition und SR-Fahrer treffen aufeinander

Da wir noch einen Tag Zeit haben, bis unsere Fähren nach Spanien bzw. Frankreich auslaufen, quartieren wir uns in einer Ferien-Bungalow-Siedlung ein. Wir fahren nach Tanger, um unsere Tickets zu besorgen. So langsam beginnt es Spaß zu machen, ein Teil des chaotischen Verkehrssystem zu sein. Denn wo kann man noch ungestraft in Europa rechts überholen oder einfach bei Rot die Kreuzung überqueren. Da es der letzte gemeinsame Abend ist, Matthias und Michael wollen über Spanien nach Hause, ich dagegen werde über *Sete/Südfrankreich* ziehen, gibt es noch eine kleine Party.

**16.Tag Mittwoch 23.10.1996**

Heute ist der Tag des Abschiedes gekommen. Michael und Matthias fahren schon früh los, um Ihre Fähre zu bekommen. Ich dagegen habe noch etwas Zeit und kaufe noch einige Kleinigkeiten ein. Im Hafen geht die Abfertigung nur schleppend voran, wobei die Kontrollen des Gepäcks und der Papiere peinlichst genau von statten gehen. Für Verwirrung sorgt, daß meine Rahmennummer von der SR (48 T) nicht mit der Motornummer (2 J 4) übereinstimmt.
Doch nach längeren Diskussionen läßt sich auch das Problem aus der Welt schaffen, und ich kann es mir an Bord bequem machen.

**17.Tag Donnerstag 24.10.1996**

Ich besuche erneut den Duty-Free-Shop und kann dadurch den Seetag einigermaßen erträglich gestalten.

**18.Tag Freitag 25.10.1996**

12.00 Uhr: Ankunft in *Sete/Südfrankreich*. Das Auschecken von Bord geht zügig voran, deswegen bin ich auch schon früh auf den Weg zum Yamahahändler. Doch in Sete gibt es nur eine Honda Vertretung, die mir aber kein Kettenschloß verkaufen möchten.
Der Chef ist der Meinung, daß ein 5/8 X 3/8 Zoll Kettenschloß von Honda auch nur für Honda passt (!!!). Schade.
Also beschließe ich, da die Kette noch gut aussieht den relativ langen Weg nach Hause anzutreten. Nachdem auf der Autobahn nach Lyon die Tachowelle und die Drehzahlmesserwelle gebrochen sind, die Radlager und das Schwingenlager ausgeschlagen sind, löst sich noch zu allem Glück die Abstützstange der Bremstrommel, was zur Folge hat, daß sich die Bremstrommel samt Gestänge bei der nächsten Bremsung um 180 Grad dreht. Nach einer kleinen Reparatur mit Hammer und Brechstange fahre ich weiter bis kurz vor *Moulhouse*, wo ich die Autobahn verlasse, um zu übernachten.

**19. Tag Samstag 26.10.1996**

Gleich nach dem Frühstück geht es weiter, um Kilometer abzuspulen. Über Freiburg, Karlsruhe und Frankfurt, geht es nach Kassel, wo ich noch meinen Auspuff verliere. Dies sehe ich gelassen, da ich bald wieder zu Hause bin.
Kurz vor Minden platzt noch mein Reifenpilot, der den ganzen Tankrucksack vollschäumt. Als ich dann zu Hause bin, fühle ich mich zwar erschöpft, bin aber total froh und glücklich, diese Abenteuer überstanden zu haben.

**Fazit:** In den 19 Tagen wurden mir die Grenzen der SR deutlich. Mit einigen Änderungen an der Technik und der Ausrüstung ist es aber bestimmt möglich, noch weitere Touren zu fahren. Auf jeden Fall war dies ein Urlaub, den ich so schnell nicht vergessen werde. Matthias und Michael, die ich hiermit grüßen möchte, kamen drei Tage später unbeschadet zurück.

# Vom Umgang mit einem Problemkind
# Heute: Die Ölpumpe

**Das Herz jeder SR ist der Motor. Und was kann man guten Gewissens als Herz des Herzens bezeichnen? Richtig: die Ölpumpe. Kommt sie in die Jahre, läuft's nicht mehr so recht rund. Im schlimmsten Fall wird das regelmäßige Wummern in ein hässliches Kreischen übergehen, mit Überhitzung und Motorentod als unangenehmen Folgen. Kann man da vorbeugen? Ja. Hier steht, wie's geht.**

Das Öl, Schmierstoff und quasi Blut des Organismus Mopedmotor, wird immer wieder nicht schnell genug in den Öltank zurückgefördert, sammelt sich im Sumpf. Das führt zu schwieriger Startprozedur und Ölpanscherei bis in den Luftfilter. Denn in der Ölpumpe dienen Wellendichtringe zwar dazu, den Lufteintritt in die Pumpe zu vermeiden, aber leider ist das Gummi oft fast 30 Jahre alt und erfüllt den ursprünglichen Zweck wegen Verschleiß und Versprödung kaum mehr. Und jetzt?

Wenn die Kupplung demontiert ist, sieht man dahinter die Ölpumpe. Als nächsten Schritt entfernt man einen Sicherungsring, dann ist das Operationsfeld frei. Es gibt ältere Pumpen mit vier, neuere mit fünf Schrauben. Darunter finden sich längere, die die Pumpe im Block befestigen, und kürzere, die die Pumpenhälften zusammenhalten. Die Pumpe kann nur mit richtigen Kreuzschlitzbits gelöst werden, da die Schrauben sonst schnell ausnudeln und dann nur noch weggebohrt werden können. Ist die Schraube trotz aller Vorsicht doch versaut, schleift man entweder einen Schlitz in den ausgefransten Kopf und ermöglicht so den weiteren Schraubendrehereinsatz. Oder man schleift zwei Flächen an die Außenseiten, um mit der Gripzange ansetzen zu können.

Wenn man die Zerlegung fortsetzt, findet man in seltenen Fällen eine Papierdichtung, die spätestens nach der Demontage kaputt und praktisch nicht beschaffbar ist. Sie dient dem Toleranzausgleich bei zu flacher Bohrung der Pumpe im Block. Ohne die Dichtung würde die Pumpe im Gehäuse axial klemmen. Man kann die drehenden Pumpenteile – wegen ihrer dreieckigen Form auch Trochoiden genannt – auf dem Ölstein etwas abziehen, bis die Pumpe auch ohne Dichtung nicht mehr klemmt. Das ist aber schon Kür für Edelschrauber.

Die Pumpenteile weisen durch Festkörper manchmal Narben auf, die aber die Funktion nicht beeinträchtigen. Das Spaltmaß der Pumpe und die Wellendichtringe sind wesentlich wichtiger. Die Wellendichtringe haben meist schon 20 Jahre und mehr auf dem Buckel und neigen dadurch zur Inkontinenz. Mit einem beherzten Ruck kann man sie mit einem Schraubendreher demontieren.

Den neuen Wellendichtring klopft man dann mit einem Rohrstück oder im Notfall auch mit einer Nuss in seinen Platz. Und wenn die Pumpe schon mal auseinander ist: Am besten die Neumontage mit Innensechskantschrauben angehen. Dabei unbedingt die richtige Länge beachten!

Die Kennzeichnungen auf den Trochoiden müssen sichtbar sein und sollen zueinander stehen, um den ursprünglichen Kontakt wiederherzustellen. Nach Verbau muss die Pumpe auf Gängigkeit geprüft und vor Inbetriebnahme entlüftet werden. Dazu Öl in den linken Schlauchanschluss am Motor, in den Anschluss mittig auf dem Motor und in die Entlüftungsbohrung des Filters. Das ist nötig, da die trockene Pumpe nicht selbst ansaugen kann und der trockene Ventiltrieb schnell versagt. Operation gelungen, Patient rennt!

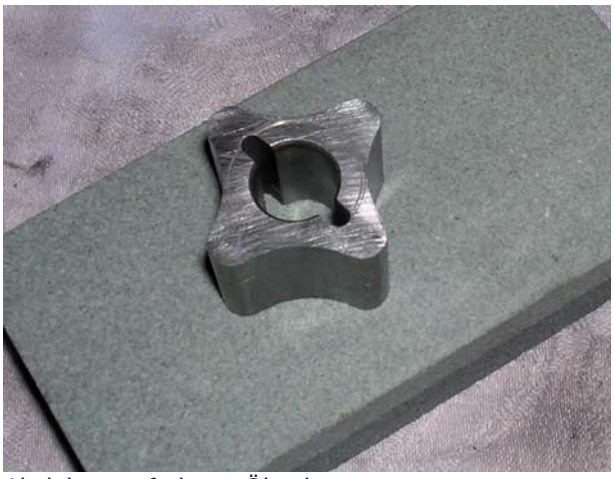
**Rei97**

*www.sr500.eu*

Vermurxster Schraubenkopf

Aus Kreuz wird Schlitz

Die Dichtung



Abziehen auf einem Ölstein

Trochoid mit unbedenklichen Narben

Wellendichtringe

Aushebeln des Wellendichtringes

Wellendichtring-Neumontage mit Nuss

# Karacho! Auffahrunfall – und jetzt?

Ein schöner Samstagmorgen, die Sonne zeigt sich endlich nach dem langen grauen Winter – ein perfekter Tag für eine erste Tour. Fünf SRs prötteln friedlich hintereinander her; wir sind auf dem Weg zu dem neuen Platz, an dem das Treffen der IG Münsterland stattfinden soll. Mein Moped ist endlich in einem Zustand, mit dem ich zufrieden bin. Die SR hat nach einer postgelben Phase 2001, einer roten, rapsgelben und schwarzen Periode ihr endgültiges Stadium erreicht. Auf dem schwarzen Tank glänzen Silberaufkleber, im Rahmen schnurrt ein vom MSC getunter Motor mit ordentlich Druck, alles fühlt sich gut und richtig an.

Gut gelaunt setze ich den linken Blinker – wir sind gerade mal fünf Minuten unterwegs – bremse dezent und schwinge in einen Feldweg. Von hinten höre ich es quietschen. Da wird doch wohl keiner denken, dass es weiter geradeaus geht? Und rumms, schlägt das Vorderrad des Hintermanns beim Versuch, in letzter Sekunde einen Crash zu verhindern, genau zwischen Hinterrad und Auspuff ein. Die nächsten drei Sekunden fehlen mir. Völlig. Ich bekomme erst wieder mit, dass meine SR in den Leitplanken steckt. Die angreifende SR rutscht inzwischen auf der Hauptstraße weiter und bleibt liegen. Der Fahrer schliddert ebenfalls in die Leitplanken weiter. Nachher stellt sich heraus, dass er nur eine Nierenprellung hat. Ich weiß, „nur“ ist gut, aber da wäre deutlich mehr an Verletzungen drin gewesen.

Da liegt sie nun, mein Schmuckstück. Hatte gerade die letzten Schrauben angezogen.

Ne Stunde später: alles im Arsch.

Ich beruhige den Bruchpiloten erst mal und sage ihm, dass wir uns heute vom Schreck erholen und morgen alles Weitere klären. Polizei haben wir außen vor gelassen, da nichts Lebensbedrohliches passiert und das Manöver ja eine rein IG-interne Sache war.
Nachmittags habe ich gleich – es lässt einem ja doch keine Ruhe – alle defekten Bauteile bei ebay gesucht und bei Kedo bestellt. Schließlich will ich so schnell wie möglich wieder fahren.

Am nächsten Tag fühle ich mich rund 40 Jahre älter. Ein Mörder-Muskelkater in allen Gliedern bremst jede Bewegung aus. Davon soll ich noch drei Tage mächtig was haben. Zum Glück hatte ich brav die volle Ledermontur an.

Mit ein wenig Logistik und Planung sind die Schäden aber nach zwei Wochen weitgehend behoben. Natürlich habe ich mich erst an den Wiederaufbau gemacht, nachdem die endgültige Zusage der Schadensübernahme von der Versicherung da war. Vorher zu reparieren macht keinen Sinn, da viele Versicherungen noch einen Gutachter zur Besichtigung vorbeischicken. In meinem Fall musste ich nur einen Kostenvoranschlag und Detailfotos der Defekte einreichen. Den Kostenvoranschlag erstellt die Werkstatt des Vertrauens. Die Schadenssumme bekommt entweder direkt die Werkstatt (mit Mehrwertsteuer), wenn dort repariert wird, oder man regelt das so, dass der Schaden in Eigenregie behoben wird und das Geld (ohne Mehrwertsteuer) aufs eigene Konto fließt.
Hinüber waren bei meiner SR: Schutzblech vorne (lackiert und mit Stimmgabelaufklebern versehen), Blinker vorne und hinten, der Kupplungshebel (ein üblicher Verdächtiger), der Standrohrlack war angekratzt, Schalthebel, das Nummernschild. Außerdem: Helm und Winterhandschuhe durchgeschliffen.
Kaum lässt der Muskelkater es zu, geht es an die Reparatur: Den Fender habe ich rostig bei ebay für 25 Euro geschossen, für 10 Euro sandstrahlen lassen und mit Haftgrund, Füller, Abgehspachtel und schwarzem Lack wieder auf Form gebracht. Dann habe ich Standrohre, Fender, Tank, Seitendeckel und den Seitendeckel des Motors demontiert und lackieren lassen. Die Standrohre haben eine ähnliche Behandlung erfahren. An allen anderen Teilen war der Grundlack noch in Ordnung; abschleifen und neu lacken – einen Sonntag hat das alles aber locker gekostet. Neue Dichtungen für die Motorseitendeckel habe ich sowieso schon liegen, und nach vier arbeitsintensiven Abenden steht die Karre wieder einsatzbereit da. Ach ja, das Nummernschild hat mich auch noch mal 20 Euro gekostet: altes abgeben, neues bekommen.
Schwierig wird es nur mit dem Auspuff. Eine Triumphtüte mit zwei Prellblechen soll jetzt für genehmen Sound sorgen. Das Anpassen der Aufnahmen und der Halterung sind dank Flex und Schweißgerät in Verbindung mit Rohrteilen des alten Auspuffs aber kein Problem. Bei der Gelegenheit gibt es dann gleich eine Peppmöllersche Sichtschutzblende, um die doch etwas unhübschen Schweißstellen und den unsauberen Übergang vom Krümmer zum Auspuff zu kaschieren.

Status quo meiner SR: Doppelscheibenbremse, Stahlflexleitung, flacher Einzelsitz, Sonderschalldämpfer Triumph aus Edelstahl, thermoelastischer lackbeschichteter Leistungskrümmer, gepulverte Alufelgen mit Edelstahlspeichen, Ochsenaugen am Fehlinglenker, Miniblinker direkt am Schutzblech hinten, Eigenbau-Fußrasten (aus Alu, gekürzt und schwarz gepulvert), kleines Hella-Rücklicht, progressive Gabelfedern, lackierte Tachoringe, dicke schwarze Schaumgriffe mit Chromrand, Riser mit Edelstahl-Risergrundplatten, Elektrik durch den Lenker verlegt, Tank mit Sonderlackierung, TM-36-Vergaser, Ventilüberarbeitung und Ventilein- und -auslass vergrößert, Kolben- und Hubraumüberarbeitung, scharfe Nocke, drei zusätzliche Zylinderbefestigungsbolzen für die Standfestigkeit, Luft- und Ölfilter von K&N, lackiertes Rohr für Motorentlüftung und diverse Kleinigkeiten mehr.
Und ab jetzt wird mit reichlich Abstand gefahren, Männers! Wir bewegen ja schließlich keine modernen Autos, bei denen Bremsweg und Bremskraft doch deutlich besser sind. Denn so darf meine SR jetzt, bitteschön, auch bleiben!

**Kamikaze**

神風

神風

神風

SR
500
BOR
AC 36

## Fünf-Punkte-Plan – Was tun bei Unfall?

1. Unfallstelle absichern, fließenden Verkehr möglichst nicht behindern
2. Hilfe rufen; es gibt zum Beispiel das gebührenfreie Notfon (Tel. 0800/6683663) bei der Notrufzentrale (Notrufsäulen). Bei Verletzten: gebührenfreie 112 (Feuerwehr, Notarzt) wählen. Polizei (Tel. 110) sinnvoll bei Personenschäden, größeren Sachschäden, unklarem Unfallhergang.
3. Unfallskizze zeichnen, Fotos machen, Name und Adresse von Zeugen, gegnerische Versicherung, Kennzeichen; wenn ohne Polizei: Unfallprotokoll erstellen, von allen Beteiligten unterschreiben lassen. Praktisch: Europäischer Unfallbericht (über www.versicherung-und-verkehr.de)
4. Wichtig: kein Schuldanerkenntnis abgeben!
5. Schadenumfang feststellen (über Fachwerkstatt) und Schaden melden (Jacke, Helm etc. nicht vergessen!); geht auch direkt bei der Versicherung des Unfallgegners, bevor die sich meldet. Über Werkstatt oder Versicherung Reparaturkostenübernahmeerklärung anfordern. Bei schwerem Personenschaden bis Tod: besser Rechtsanwalt einschalten. Eigene Versicherung informieren (innerhalb einer Woche). Versicherung des Unfallgegners unbekannt bzw. bei Fahrerflucht: www.verkehrsopferhilfe.de, Tel. 030/302020-5722

Danke an die WGV (*www.wgv-online.de*) für die Tipps!

# Das Junak-Feature

## Der Herbrenner

Sonntagnachmittag. Der übliche Stopp an einem bekannten „Biker-Treff“ an der Steilkurve kurz vorm Abgrund. Erstmal eine Curry-Spezial nebst Kaffee. Und dann schauen, was der heutige Markt an übermotorisierten, jahresgehaltfressenden, seelenlosen Knieschleifern so hergibt. Naja, da stehen ja doch zwei, drei herausragende Fahrzeuge, die mit viel Liebe zum Detail nicht nur am Fahren gehalten werden, sondern auch kleinen Kunstwerken des Ingenieurwesens entsprechen. Oft präsentiert als Wolf im Schafspelz, oft ohne jegliche Markenlogos, manchmal rostig, manchmal schnell, manchmal nur schnell oder alles zusammen.

Dennoch bliebe die Junak vom „Ingenieur“, aka Alex, inmitten der Massenware, die sich an solchen Treffpunkten versammelt, den meisten Anwesenden verborgen. Sie lehnte gewohnt dezent am nächsten Baum. Warum? Weil die vergleichsweise zierliche Maschine nicht nach Aufmerksamkeit schreit, weil all die Veränderungen und Anpassungen, mechanisch und optisch so stimmig sind, dass sie fast gar nicht auffallen. Hier sieht man „the art of understatement“ auf die Spitze getrieben.

Diese Junak hat eine lange Geschichte zu erzählen. Leider ist ihre Vergangenheit als polnisches Bauernkrad in Vergessenheit geraten. Dafür knüpft die Geschichte ihres zweiten Lebens als Herbrenner par excellence direkt an Alex’ frühe Versuche an, hoffnungslos erscheinenden Krädern wieder Leben einzuhauchen. Ein Glück für die Junak, denn Alex ist ein äußerst begabter Schrauber, zudem mit Geduld gesegnet und mit einer ungebremsten Neugier, das überhaupt Machbare auszuloten.

Vor etlichen Jahren ist Alex im bayerischen Ausland zu Gange und beschraubt in seiner Freizeit eine recht hoffnungslose Pannonia. Teile und Ressourcen hierfür liefert ein Händler der alten Schule, gar nicht weit weg von Garmisch, und auf die Frage: „Was host du‘n mir für 300 Mark?“, kommt die Antwort: „I hob dir die da.“ Eben jene durchgerittene Junak M10, die einiges an Pflege verlangt. Ein rechter Haufen, der sich nur widerwillig zur Kooperation bewegen lässt. Kurz: eine echte Herausforderung.

Als Weiterentwicklung der in den späten 50ern vorgestellten M07, aus militärischen Interessen entwickelt, wurde die M10 betont als Zivil-Fahrzeug konzipiert; der 350er Viertakt-Einzylinder-Motor blieb, wenn auch leicht modifiziert. Zeitgenössische BSA-Modelle lieferten optische Anleihen – die Telegabel wurde kurzerhand kopiert – den Rahmenbau inspirierten die damaligen AJS-Renner. Dennoch war der Motor selbst eine Eigenentwicklung. Behindert durch den langsamen Auf- und Ausbau der Produktionsstätten in Stettin, kam schließlich um 1960 die Produktion der Junak M07 ins Rollen. 1962 folgte die verbesserte M10.

Im Gegensatz zur ursprünglichen Junak, der man einen gewissen ländlichen Charme kaum absprechen kann, ist dieses Exemplar extrem schnell und agil, nicht nur, weil zahllose Modifikationen über die Jahre ihr eine gewisse Gemütlichkeit ausgetrieben haben, sondern auch, weil ihr Pilot äußerst angstbefreit das Maximum aus dem schmalen Straßenrenner herausholt, sei es auf Schotter, der Rennstrecke, im Schnee oder beim simplen Burnout. Er schenkt dieser Kiste rein gar nichts.

Der Plan, eine solche Junak wiederherzustellen, ist in der Regel beileibe kein Pappenstiel: Alex prognostiziert bei seiner M10: „Kurbelwelle Schrott, Kolben Schrott, Ventilführungen Schrott, Getriebenebenwelle-Gleitlager und - wellenende Schrott, Abtriebs-Ritzel-Lagersitz ausgeschlagen. Minimum. Jetzt braucht's eine Drehbank."

Er fasst den Plan, das Motorrad einerseits von unnötigem Ballast zu befreien, andererseits mechanisch dahingehend zu optimieren, dass eine ordentliche Leistungsausbeute zur Verfügung steht. Da der Motor alleine schon 63 Kilo wiegt, muss Alex eine Gewichtsreduzierung primär durch Weglassen bzw. Ersetzen der Anbauteile erreichen: Er verzichtet auf den originalen Luftfilterkasten, Lichtmaschine, Tacho, Kettenschutz etc. Cross-Schutzbleche, Eigenbausitz und LED-Scheinwerfer verbaut er in verschiedenen Versionen. Den filigranen Tank eines Ducati-Mopeds zieht er schließlich aus einem Altmetallcontainer. Wunderbar, der passt! Fast.

Fahrwerksseitig bietet der Rahmen, praktischerweise englischen Vorbildern aus dem Rennsport entliehen, schon beste Voraussetzungen, um dem 350er ein bisschen mehr Leben zu verleihen. Der Motor im heutigen Zustand ist das Resultat schier ewiger Basteleien, Verbesserungen, gebremst durch Rückschläge. Der ganze Prozess läuft unter der Prämisse „Versuch macht kluch". Alex staucht den Kolben, bis er passt, optimiert das Pleuel und dessen Lagerung, verbaut und entfernt diverse Lichtmaschinen zigmal, schweißt außerdem einen hochliegenden Auspuff und stimmt ihn ab.

Klingt einfach, doch der Prozess zieht sich über mehrere Jahre.

So ist zum Beispiel bei der Entwicklung und Bearbeitung der Kipphebel im Zylinderkopf das originale Auslassventil Alex‘ Ansicht nach viel zu groß. Mit neuen Sitzen und dem Ventil eines Volvos inklusive selbstgefräster Nut trimmt er die Charakteristik des Motors auf verbesserten Durchzug. Die Kipphebel schleift er über die Jahre schrittweise dünner und dünner, am Ende versetzt er die Drehachse komplett, was zu strammeren Steuerzeiten verhilft. Da sie wegen der Übertragung über Zahnräder generell nur sehr schwer akkurat einzustellen sind, passt Alex schließlich eine optisch angesteuerte Eigenbauzündanlage an und trennt sich kurzerhand ganz von der Lichtmaschine.

Dabei treibt Alex die ganze Zeit der Anspruch an, für diese Maßnahmen nicht unmäßig Bares auszugeben, und so kommt es unweigerlich zum Mut zum Experiment, zur Annäherung an das potentiell Machbare. Den Keihinvergaser gönnt der „Ingenieur“ zu guter Letzt, nach jahrelangem Feilschen um Zuverlässigkeit bei maximaler Leistung, seiner Junak als Schmankerl.

Sie ist nicht für die lange Reise konzipiert und findet ihr Revier eher auf Tagesstrecken. Des Nachts saugt sie Strom an einem Batterie-Ladegerät – funktioniert bisher wunderbar. Interessantes Fahren ist dem Piloten wichtiger als Hunderte von Kilometern am Stück abzureißen. Dazu gehören auch diverse Rennveranstaltungen, wie die letztjährige Bergtrophy in Schönleiten und dieses Jahr ‚Grab the Flag‘ auf dem Pannoniaring in Ungarn (s. Kick.Start, S. 52). Alex montiert dafür, abweichend vom normalen Set-Up, eine selbstgedengelte Aluverkleidung und einen selbstgebauten Auspuff. So kommt der Herbrenner prinzipiell ganz vorne an, zumeist zuverlässig und flink genug, weitaus performantere Zweiräder hinter sich zu lassen. Mittlerweile resümiert Alex allerdings, die Kiste sei doch ein wenig ‚übertuned‘ für die normale Straßenhatz, denn das zugegebenermaßen digitale Setup bedeutet entweder alles oder nichts. Entsprechend auch die Geschwindigkeit auf dem Kurs: Beim diesjährigen „Grab the Flag“ sollen es 157 km/h mit improvisierter statischer Zündung gewesen sein. Ein echter Herbrenner halt.

**max**

Weitere Fotos:
*www.alteisentreiber.de/junak*

# Schnelle Runden
# Pannonia-Ring: Grab the Flag 2009

Die Rennserie „Grab the Flag“ steht für die Idee, sein altes Moped mal richtig um einen offiziellen Kurs zu scheuchen. So kann man das Leistungsspektrum der Maschine ausreizen, sich mit gleichstarken Gegnern messen und ausloten, wo die Grenzen im technischen und fahrerischen Bereich liegen. Reines Schaulaufen, wie in den so genannten Gleichmäßigkeitsläufen – schönes Ding, aber eben nicht jedermanns Sache. Wer eine reinrassige Rennatmosphäre schätzt, dabei Zeit für ausreichend Training haben und sich auf Sicherheitsstandards nach GP-Norm verlassen können will, der findet seit 1993 im tschechischen Most seine perfekte Strecke. Inzwischen wird auf Strecken in Kroatien, Ungarn und in Deutschland auf dem Schleizer Dreieck gefahren.
Im Wechsel trainieren schnelle und langsamere Motorräder. So können auch Anfänger recht leicht einsteigen. Danach kommen Rennläufe in zehn Klassen, und jeder Mopedfahrer findet seinen Platz. Zugelassen zum Grab the Flag sind Sport- und Tourenmotorräder bis Baujahr 1979; ausgeschlossen werden wassergekühlte Zweitakter nach 1965 und japanische Vierventiler.

*Juwi: Das erste Mal auf der Rennstrecke: Dieses Jahr ist es endlich so weit, es soll nach Ungarn an den Pannonia-Ring gehen. Ich plane und baue schon lange an der Maschine. Aber irgendwas wirft mich jedes*

*Mal zurück. Jetzt sind es noch 14 Tage bis zum Pannonia-Ring, das Moped ist fertig, nur der Vergaser muss noch etwas abgestimmt werden. Blöderweise gibt es keine Strecke in der Nähe der heimatlichen Garage, also fahre ich ein paar Runden um den Block. Es ist leidlich warm, ich kann mit der Einstellerei anfangen. Das Fahrzeug ist da anderer Meinung und gibt erst dezent, dann deutlich Rauchzeichen von sich, nebelt erstmal die Umgebung ein. Oh, das schafft Freunde in der Nachbarschaft. Mist. Nachdem alles abgekühlt und der Auspuff abgebaut ist, leuchte ich in den Auslass, und was ich da sehe, beruhigt mich fast wieder: Ein fetter roter Öltropfen hängt an der Auslassventilführung. Das Öl zeigt keine Verbrennungsspuren, einen Ersatzkopf habe ich noch, einen Zylindersatz nicht. Ändert aber alles nix, der Motor muss erstmal wieder auf die Werkbank. Zwei Stunden später bin ich schwarz vor Staub, und der Einlass ist so erstmal brauchbar. Motor wieder zusammen, ab ins Fahrwerk, alles noch mal drahtgesichert, fertig!*
*Je näher wir 14 Tage später unserem Ziel kommen, desto mieser wird das Wetter. Auf der Strecke treffen wir bei derbem Hagel und einer Sichtweite von 15 bis 20 Metern ein. Die Zeltwiese ist eher eine Senke und steht kurz darauf nahezu völlig unter Wasser.*

motorang: Heuer gibt es wieder reichlich Wind und den einen oder anderen Regenschauer. Das Fahrerlager ist gut belegt, und interessant wie immer. Offiziell sind wir als Support Crew für unseren AIA-Piloten Alex („den Inschenör“) hier, der leider nach ein paar flotten Runden mit einem Totalausfall liegen bleibt. Trotz redlichem Bemühen bekommt er das Problem eine Zeitlang nicht in den Griff. Dreimal wird er vom Lumpensammler zurückgebracht, weil der Motor bei Volllast einfach ausgeht.
Während die AIA schraubt, legen sich inzwischen

einige Fahrer zu sehr ins Zeug und reiten aus ... zumindest von einem Armbruch und ein paar sturzbedingt ramponierten Mopeds wird erzählt. Auch technische Defekte passieren auf der Strecke: Dem Simon reibt's einen Bremsschlauch durch, was sich durch nachlassend-elastisches Bremsverhalten zeigt. „I hob mir denkt, des bringst noch heim", sagt er auf der Suche nach einer Opferkerze, „und fahr über die Zielgerade, lass ausrollen, und vor der nächsten scharfen Rechts greif ich ins Leere. Kein Bremsdruck. Gottseidank hab ich da nur noch 70 drauf und nicht 170, sonst wär ich jetzt nicht mehr da."

*Die technische Abnahme folgt, ich sehe mich schon überall nachbessern, aber nix, alles gut. Ich bin begeistert. Simon fragt mich, ob ich in der langsamen Gruppe fahren möchte, und ich stimme zu. Besser nach oben ackern als forsch den Rand aufreißen und sich mit roter Birne von jedem niederbrennen zulassen.*

*Am nächsten Morgen ist die Fahrerbesprechung mit anschließender „Sonderbetreuung" durch erfahrene Recken, die uns in die Strecke einweisen. Dann das erste unbetreute Training. Es geht raus, ich stehe als einer der ersten an der Boxenausfahrt und bin recht nervös. Der Posten gibt die Strecke frei. Ich fahre meine ersten Runden und schau mir an, wie die anderen die Kurven nehmen. Deren „Fluss" ist deutlich höher als meiner, meine Versuche werden besser, es geht schon ganz manierlich. So glaube ich jedenfalls. Die Zeiten allerdings sagen da was anderes. Das „Team Desolate" z. B. brunzt mehrfach an mir vorbei, mit einem Motorrad, das ich, ohne es vorher fahren gesehen zu haben, eher für einen netten knatternden Oldtimer halten würde. Beim zweiten Training bin ich ziemlich hibbelig, will gierig auf die Strecke.*

*Die Karre läuft gut, dreht prima, klingelt nicht, zieht schön, alles fein. Langsam finden wir zusammen, es schrappt die ersten Male, das Vertrauen ins Gerät wächst.*
*Und das bisschen Tuning zeigt Wirkung, wir sind auf der Start-Ziel-Geraden und rasen mit 8000 upm im Fünften auf die Kurve zu. Das 150-m-Schild huscht vorbei. Ohne Ankündigung gibt es ein lautes PANG!! Gefolgt von einer Unheil verkündenden Stille, die in ein Quietsch ... übergeht, als das Hinterrad blockiert. Sch...*

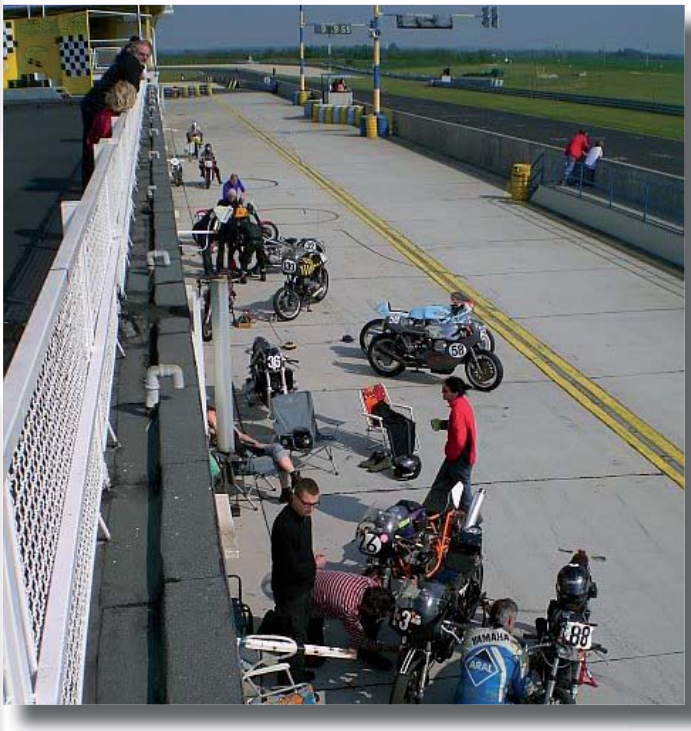
*Ich ziehe sofort die Kupplung und versuche, die Fuhre weitestgehend einzubremsen. Mein Blick sucht den Kurvenausgang, das passt nicht! Also ab ins Kiesbett. Vorher Geschwindigkeit reduzieren, alles, was geht, der Asphalt endet, Bremse lösen, bloß nicht blockierend da rein. Wir tauchen ein, der Kies spritzt, je langsamer es geht, desto rutschiger wird es, schwerer fällt es, den Hobel nicht umzuwerfen. Irgendwann komme ich mitten in dem Kiessee zum Stehen. Der Streckenposten hilft mir, die havarierte Kiste hinauszuschieben.*

Dem Herrn Gutsch schießt es einen abgebrochenen Stößel durchs Motorgehäuse. Die Vorkriegs-BMW wird noch abends behandelt und zeigt sich am nächsten Morgen wieder rennbereit. Der Zuverlässigkeit von Hylomix und deutschem Bier sei es gedankt. Auch Ralf von Kedo ist mit dem gelben Renner dabei.

*Das Wochenende scheint erledigt. Der Besenwagen kommt, sammelt Gestrandete ein, um den Schrott im Fahrerlager auszuspeien. Murmelnd, grummelnd schiebe ich die Gequälte in die Box. Ich bin angefressen, versuche, mir nichts anmerken zulassen. Klaus und FPG sind direkt da, um sich des verwundeten Geräts anzunehmen. Während der Hobel abkühlt, rupfen wir die Kerze raus. Die sieht gut aus. Die Taschenlampe erhellt den Brennraum. Liegt nix drinnen, uff! Vorsichtig nehmen wir den Kicker in Betrieb, der Motor dreht noch durch, meine Laune bessert sich, hoffentlich nur ein Klemmer. Ventile scheinen auch keinen Schaden genommen zu haben. Die Fehlersuche führt über die üblichen Dinge wie Steuerkettenspannung etc. und endet damit, dass die verstellbare HD gegen eine normale Düse getauscht wird. Klaus leiht mir seinen Düsensatz und empfiehlt mir erstmal eine zu fette. Gesagt, getan. Der Motor springt an. Er läuft, und mir läuft ein Schauer über den Rücken. In den folgenden Trainings erziele ich Zeiten zwischen einer traurigen 2.59 und einer hohen 2.42. Das ist im hinteren Mittelfeld. Immerhin.*

*Am Abend bin ich leidlich zufrieden, und Simon meint, ich müsste mich drauf einstellen, am Rennen teilzunehmen. Ich? Mit den Zeiten? Worauf habe ich mich da nur eingelassen? Hoffentlich rausche ich keinem rein, hoffentlich stehe ich nicht im Weg.*

Kaum ist die Sonne weg, schläft auch der Wind ein, und der letzte Regen des Tages tröpfelt aus, so dass man sich doch abends noch gern draußen hinsetzt und den Tag Revue passieren lässt. In den Boxen wird indessen gekocht, geschraubt, gefeiert.




*Mein Startplatz steht fest, Platz 30 von 36 Startern. Meine Nervosität steigt. Wir bollern vom Vorstart aus auf die Strecke, einmal rum, die Suche nach dem Startplatz beginnt. Ziemlich rappelig rolle ich hin, fasse mich langsam, sehe hoch, und alles steht weiter vorne! Ich Depp habe ich mich doch glatt auf die Automarkierung gestellt. Ich lege den Gang ein und plopp – aus ist die Karre. Kick, Kick, LOS SPRING AN, Kick, MACH SCHON, Kick, roaaaaah. Puh!*
*Die rote Fahne senkt sich, endlos quälende Sekunden vergehen, eher der Starter das Rennen freigibt. JETZT! Wir ballern los, die erste Kurve, eigentlich eine meiner Lieblingskurven, meine Fresse, wird das eng. Geschafft, durch, ich bin gefühlt Letzter. Langsam sortiert sich das Getümmel, mir fehlt jedweder Überblick, an welcher Stelle ich mich befinde. Egal, das Gas ist rechts und die Fahrtrichtung steht fest. Langsam pirsche ich mich wieder heran und kann überholen. Es passt wieder alles, die Nervosität ist weg, es gibt andere Dinge, auf die man sich konzentrieren muss. Runde 7 von 8. Ein paar Gegner sind niedergerungen, ich fühle mich recht schnell. Da ziehen Ives und Hans an mir vorbei, ein Genuss, innen durch mit einem Geschwindigkeitsüberschuss und einer Leichtigkeit, die mir die Kinnlade nach unten klappen lässt.*

*Letzte Rille? Da bin ich noch meilenweit von entfernt. Schnell ist anders; ich komme als 26. an. Beste Runde 2.40,87. Immerhin schneller als im Training und vier Plätze besser als gestartet.*
*Platz 30 bleibt auch im zweiten Rennen, alles geht ruhiger vonstatten. Der Starter reißt die Flagge hoch. Diesmal schnappe ich mir gleich ein paar Mitstreiter. Wir kommen alle ungeschoren durch die erste Kurve. Trotzdem ein ganz schönes Getümmel, alles recht eng, aber irgendwie schaut jeder, dass er dem anderen Platz lässt. Langsam sortiert sich das Feld und mancher, der den Start vergeigt hat, zieht wieder an mir vorbei.*
*Das motiviert natürlich, da will ich dranbleiben und werde quasi mitgezogen. Leider hält das nicht lange vor, und ein paar Kurven später sind die dann endgültig weg. Ich schleiche mich an die nächste Gruppe ran und sehe die 40 und 99 vor mir, das sind Frank und Gerhard. Ich komme immer näher; ran ist aber nicht vorbei. Die geben es sich ordentlich. Eine Lücke zum Überholen finde ich nicht. Die nächste Kurve naht, ich wähle eine etwas andere Linie als die beiden, nehme mehr Schwung mit und bin in einer vielversprechenden Position. Wenn die ihrer Linie weiter so folgen, dann wird es reichen. Wenn ich jetzt noch ein wenig mehr zuziehe... Die kabbeln sich gehörig, die Lücke bleibt offen, und ich bin an BEIDEN vorbei. Ich kann mir das Grinsen nicht verkneifen.*
*In Runde 7 ist es wieder soweit. Ives und Hans rücken an, auch diesmal nehmen sie mir wieder die letzte Runde. Wenngleich auch etwas später auf der Strecke. Für das nächste Jahr ist es mein Ziel, mich nicht überrunden zu lassen. Ives setzt sich noch vor Gerhard. Schon fast deprimierend, an dem beiße ich mir seit Runden die Zähne aus. Hans faucht mit der Ducati an mir vorbei und macht den Platz 2.*

Simon meint dazu: „Mich freut's auch, dass die Junak noch gefahren ist! Und das war auch nicht getrödelt." Fazit von Alex: „Junak Vmax (korrigiert wegen neuem Vorderreifen): 157,8 km/h, beste Zeit im Training: 2:42:80, beste Zeit im Rennen: 2:42:85. Hans meint: bessere Reifen. Ich meine: schneller fahren. Der Christian Engelhart auf der Vorkriegsnorton hat so ziemlich die gleiche Leistung, nimmt mir aber zehn Sekunden ab. Die Junak ist sicher für niedere 2:30-er Zeiten gut. Das Rennen war auf alle Fälle geil: Kampf mit 350er Duc und 250er Motobi (die war eine

Idee zu schwach). Die Duc deutlich stärker, mit einem guten, aber eher vorsichtigen Fahrer. Den hätt' ich in jeder zweiten Kurve überholen können, hab ich aber nur einmal geschafft, weil auch mein Respekt vor einer möglichen Feindberührung zu groß ist. Also ich mutmaße mal, dass ich die 2:40:00 auf meiner Ideallinie knacken kann." (s. Junak-Feature in dieser Ausgabe der Kick.Start, S. 48).

Erst Sonntagmittags findet der Inschenör den Fehler und behebt ihn notdürftig, so dass er noch einen Wertungslauf bestreiten kann. Freude und Erleichterung sind ihm anzusehen! Er legt dann im letzten und einzigen Rennen eine schöne Leistung hin.

*Frank und Gerhard nehmen mein gelungenes Überholmanöver sportlich und kündigen ihre Revanche an. Unter ungarischer Sonne lassen wir uns ein kühles*

*Bier die Kehle runterrinnen. Ich glaube, dass wir es uns demnächst häufiger auf der Strecke geben werden. Nach den Rennen der anderen Klassen kommt die Siegerehrung, gespannt warte ich auf die Platzierungen. Im Getümmel verliert man völlig die Orientierung. Vielleicht ist das aber alles einfach noch zu neu, und man gewinnt im Laufe der Zeit mehr Ruhe und Übersicht. Ha! Platz 22, beste Runde 2.34,78, und noch eine kühles Bier, Vorfreude auf das nächste Rennen und schon wieder dreckige Finger, weil die Bremse schleift … einfach herrlich!*

**motorang, *Juwi***
*www.grabtheflag.de*

**Die Klasseneinteilung:**

**Vintageklasse:** Motorräder bis Baujahr 1930 bis 500 ccm (5 % Schleiftoleranz), Seitengesteuerte bis 750 ccm. Authentische Vergaser, Dreiganggetriebe, Handschaltung, Bremsen authentisch, keine Zahnriemen.
**Postvintage:** Motorräder bis Baujahr 1945 bis 500 ccm (5 % Schleiftoleranz), Seitengesteuerte bis 750 ccm. Authentische Vergaser, Vierganggetriebe, Bremsen authentisch, keine Zahnriemen.

**Seniorklasse:** Motorräder bis Baujahr 1958 bis 500 ccm (3 % Schleiftoleranz), nur authentische Maschinen, keine Doppelduplex-Bremsen, Vierganggetriebe, keine Verkleidung.
Wird in den oben genannten Klassen ein Motorrad wegen Hubraum ausgeschlossen, kann es ohne Jahreswertung teilnehmen.
**Juniorklasse:** Ein- und Zweizylinder-Motorräder der Sechzigerjahre bis 350 ccm (3 % Schleiftoleranz) mit Trommelbremse.
**Königsklasse:** Ein- und Zweizylinder-Motorräder der Sechzigerjahre bis 500 ccm (3 % Schleiftoleranz) mit Trommelbremse.
Sportsmen 750: Zwei- und Dreizylinder-Motorräder bis 750 ccm (3 % Schleiftoleranz), Vierzylinder bis 600 ccm, bis Baujahr 1970 mit Trommelbremsen.

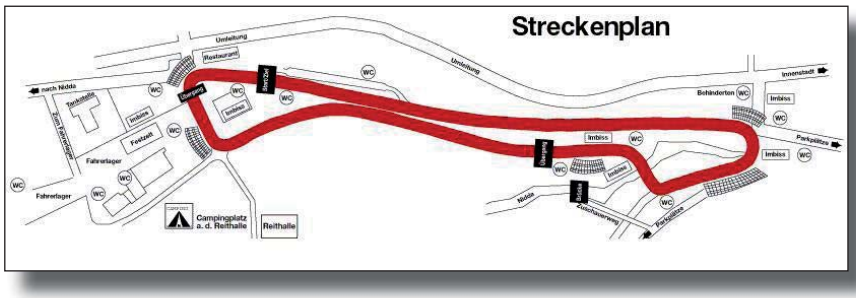
**Classic 350:** Ein- und Zweizylinder-Motorräder bis 350 ccm (3 % Schleiftoleranz) bis Baujahr 1979. Zweitakter und Vierzylinder bis 250 ccm.
**Classic 500:** Ein- und Zweizylindermotorräder bis 500 ccm (3 % Schleiftoleranz) bis 1979, Mehrzylinder und Zweitakter bis 400 ccm. Authentisches Fahrwerkskonzept.
**Classic 750:** Zwei- und Dreizylinder-Motorräder bis 750 ccm (3 % Schleiftoleranz), Vierzylinder bis 600 ccm, bis Baujahr 1979 mit Scheibenbremsen.
**Classic Open:** Motorräder über 750 ccm, Vierzylinder von 600 bis 1000 ccm, bis Baujahr 1979, Maschinen aus den frühen achtzigerjahren mit den Konstruktionsmerkmalen der siebzigerjahre werden hier zugelassen.

*www.grabtheflag.de*

# Schotten im Motorradfieber

**Über 20.000 Zuschauer und wir mittendrin. Beim 21. ADAC/VFV Schottenring Classic Grand-Prix, am 15./16. August 2009, auf dem Stadtkurs in Schotten.**

Zu dritt sind wir am Samstagmorgen gegen 8 Uhr in Kreuztal losgefahren, Ellen und Alex, beide mit XT, und ich mit der SR. Über die B 62 bis Kirchhain, dann über Homberg (Ohm) nach Schotten. Die 150 Kilometer Landstraße sind relativ schnell abgespult, wobei die letzten Kilometer die schönsten sind, leider mit zu vielen gaskranken Joghurtbecherfahrern für die feinen Strecken im Vogelsbergkreis. Auf dem Zeltplatz am Bockzahl steht schon Zelt an Zelt, aber da wir das „Rund-um-Sorglos-Schotten-Paket“ gebucht hatten, bekommen wir noch einen Platz. Dass das Training schon begonnen hat, können wir selbst in ein paar hundert Metern Entfernung hören. Also schnell die Zelte aufgebaut, die Motorradkombis gegen T-Shirt und kurze Hose getauscht, und rein ins Vergnügen.




Bei der 180-Grad-Kehre finden wir den idealen Platz, um die Trainingsläufe zu beobachten. Nicht schlecht, wie die mitunter schon recht betagten Schätzchen in der Kurve liegen! Nach einiger Verweilzeit dort machen wir uns zu einem Rundgang auf, denn jede Stelle an der Strecke hat ihre eigenen Reize. Ohne große Unterbrechungen startet eine Klasse nach der anderen. Die Publikumslieblinge sind, glaube ich, die Gespanne. Die konnte man in der Mittagspause auch für 20 Euro als Renntaxi buchen. Wer sich das gönnt, hat bestimmt noch lange Spaß an dieser Aktion, denn nach einer Spazierfahrt sieht auch das nicht aus. Nach der halben Strecke betreten wir das Fahrerlager. Das meiste, was einem dort vor die Augen kommt, sieht man sonst nur im Museum und steht sich die Reifen platt. Hier werden die Rennmaschinen noch artgerecht gehalten.

Gegen 14 Uhr kehren wir an die Rennstrecke zurück, denn die Klassen 50 ccm und bis 175 ccm laufen gerade warm. Die Drehzahlorgien sind nicht schlecht; man tut gut daran, Gehörschutz zu tragen. Einige Zeit verbringen wir bei Start und Ziel. Dort sind die Maschinen zwar teilweise verdammt schnell unterwegs, aber die engen Passagen gefallen uns besser. Auf dem Weg zur S-Kurve kommen wir an einem Grundstück vorbei, wo ein Anwohner gekühlte Getränke bereitgestellt hat. Nicht dass es zu wenige Stationen gibt, die für das leibliche Wohl gesorgt hätten, doch diese nette Familie schleppt kistenweise Wasser und Bier heran und ist mit einer freiwilligen Spende zufrieden. Klasse bei der erbarmungslos brennenden Sonne.

Nachdem unter anderem die Sitzer-Gespanne bis Baujahr 67 ihr Pflichttraining absolviert haben, kommt ein Leckerbissen für uns. Beim Sonderlauf Yamaha 500-750 ccm startet tatsächlich auch eine SR: Mit der Nr. 56 und 57 PS unterm Tank rennt H. Poljack den Kurs.

Als Eintopftreter freut man sich natürlich, wenn man sieht, was mit einer SR möglich ist. Aber auch andere Motorräder, die nicht gerade den Ruf einer reinrassigen Rennmaschine haben, geben alles. So bringt eine BMW R25 den Streckensprecher zum Staunen, als sie die Ducatis hinter sich lässt. Der Samstag ist wie immer viel zu schnell vorbei, und dabei haben wir noch gar nicht alles gesehen, als wir wieder den Berg zum Zeltplatz in Angriff nehmen.

Sonntagmorgen. Die letzten kriechen lautstark ins Zelt, während die ersten sich schon auf den Weg zur Dusche machen. Auch wir sehen zu, dass wir in Wallung kommen. Beim SV gibt es ein Frühstücksbuffet, an dem sich so mancher Gastronom ein Beispiel nehmen kann. Gestärkt freuen wir uns auf den neuen Tag an der Rennstrecke. Wobei der Begriff Rennstrecke ja eigentlich falsch ist, denn Rennen werden keine gefahren. Es handelt sich um Gleichmäßigkeitsläufe, bei denen derjenige gewinnt, der seine Maschine am gleichmäßigsten um den Kurs bewegt. Aber der Verdacht liegt nahe, dass die Teilnehmer alle gleichmäßig schnell unterwegs sein wollen. Wir wandern an

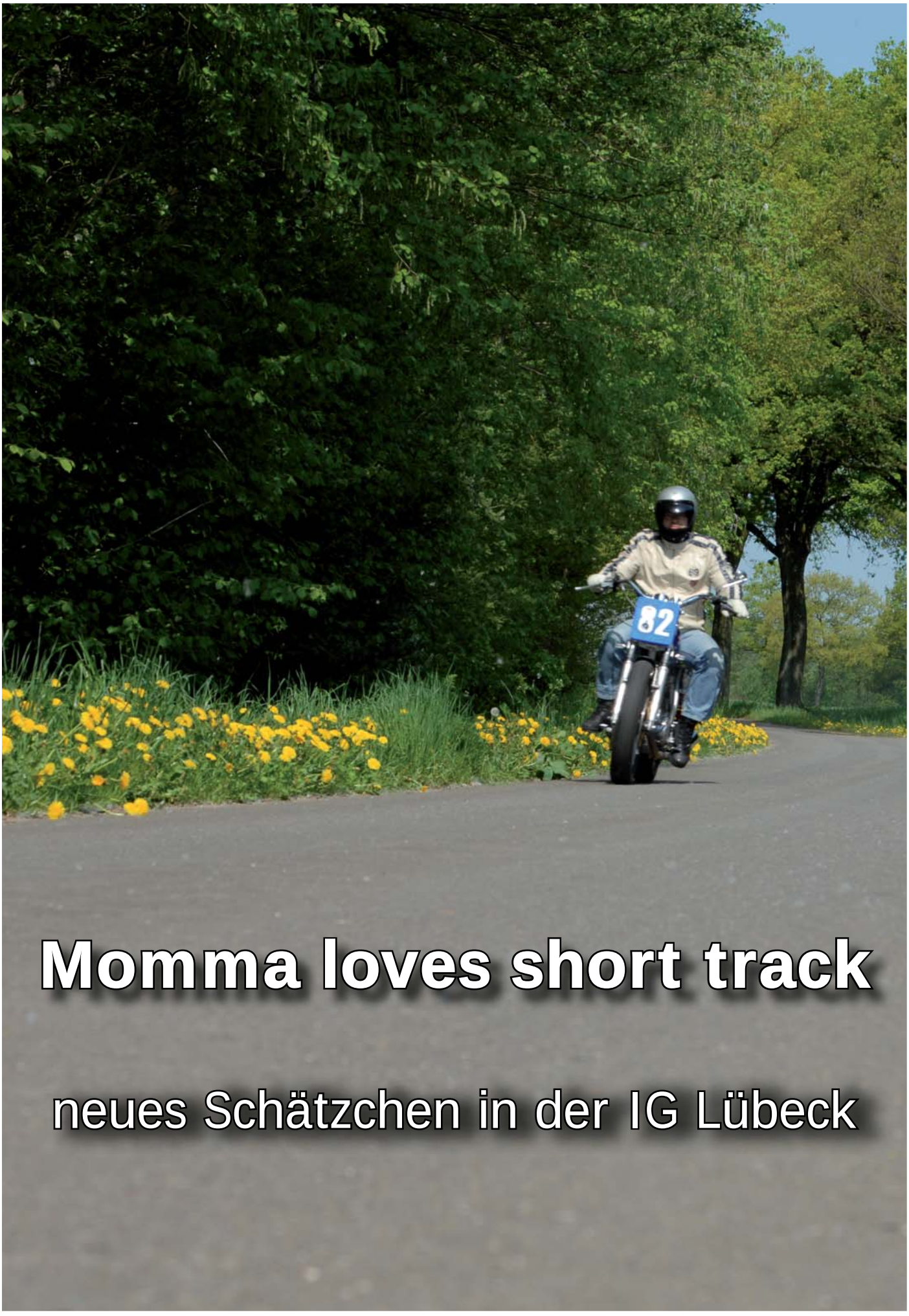
schönen Maschinen vorbei und staunen über die und der Art und Weise, wie sie bewegt werden. Manche Fahrer sind wirklich auf der letzten Rille unterwegs und nutzen auch schon mal ein paar Zentimeter vom Randstreifen. Einer streift direkt hinter der Kurve einen Strohballen und verteilt eine Wolke von Halmen über der Fahrbahn. Leider sieht der Streckenposten, der in der Kurve steht, das erst spät, und die folgenden Fahrer müssen sehen, wie sie die Lage meistern. Zum Glück ist nichts passiert, und zum nächsten Lauf ist die Strecke wieder klar.

Bei einem der Läufe, der Antik-Klasse bis Baujahr 1928, gilt einwandfrei, dass schöne Fahrzeuge langsam sein müssen, damit man sie besser sieht. Die Veteranen drehen unter ihren stilecht gekleideten Besitzern ihre Runden, und zwei unterbrechen sogar das „Rennen“, um sich dem Publikum zuzuwenden. Wie schon gestern vagabundieren wir gemächlich an der Rennstrecke entlang und werfen nochmals einige Blicke auf den Teilemarkt und ins Fahrerlager, doch zum Start der Gespanne stehen wir wieder an der Strecke. Mann, was lassen die es fliegen! Manche drehen in der Auslaufrunde noch winkend Pirouetten und strahlen über den Applaus. Jetzt kann man sehen, wer kurz zuvor als Schmiermaxe oder Fahrer tätig war, denn viele haben den Helm abgesetzt. Beeindruckend: Teilweise sitzen verschwitzte junge Damen oder ältere Herren im Boot, die eben noch mit der Lederkombi über den Asphalt geschliffen sind. Viel zu schnell vergeht die Zeit mit bollernden 4-Taktern und qualmenden „Zwiebacksägen“, und bald müssen wir schon wieder an den Heimweg denken. Ein letzter Stopp in der S-Kurve, dann ab zum Zeltplatz. Die Dackelgarage abgebaut, alles wieder verpackt, und wir treten den Heimweg an. Unterwegs begleiten wir noch ein Zündapp-KS601-Gespann ein längeres Stück. Am späten Nachmittag, während in Schotten immer noch gefahren wird, kommen wir daheim an. Das Grinsen, das uns die zwei Tage schierer Mopedspaß in die Gesichter gezaubert hat, hält noch lange Zeit an, und selbst jetzt denke ich immer wieder an Schotten.

Danke an Organisation, Helfer, Fahrer, Schrauber oder Anwohner, falls einer diesen Bericht liest. Nächstes Jahr sind wir wieder dabei. Und ihr? Ich hoffe, man sieht sich.

**Karsten, IG „Halberliter“ - Sauerland**
*www.schottenring.de*

# Best of Schotten




# Momma loves short track

## neues Schätzchen in der IG Lübeck

Tief gebückt, aber nie gebeugt – das war für mich in den letzten Jahren das Motto beim SR-Fahren. Kein Wunder, denn meine zwei Umbauten tragen Stummel. Rückenprobleme machen sich breit, längere Anfahrten zehren an Knochen und Kräften. Vor allem beim Gespann. So langsam wünscht man sich da schon eine aufrechte Sitzposition, Coolness hin, schnittiger Stil her. Das wurde mir besonders 2008 beim OWL-Treffen klar, als Thöny unbedingt mein Gespann testen wollte und ich dann mit ihrer fast originalen SR gefahren bin. Mann, war das ein Gefühl! Wind im Gesicht, schmerzfreie Handgelenke und ein entspannter Rücken. OK, die nächste SR musste also „ne aufrechte Sitzposition" bekommen, aber natürlich auch noch was hermachen. Original wollte ich nicht fahren, Chopper gibt es schon so viele. Wat bau ich nu?

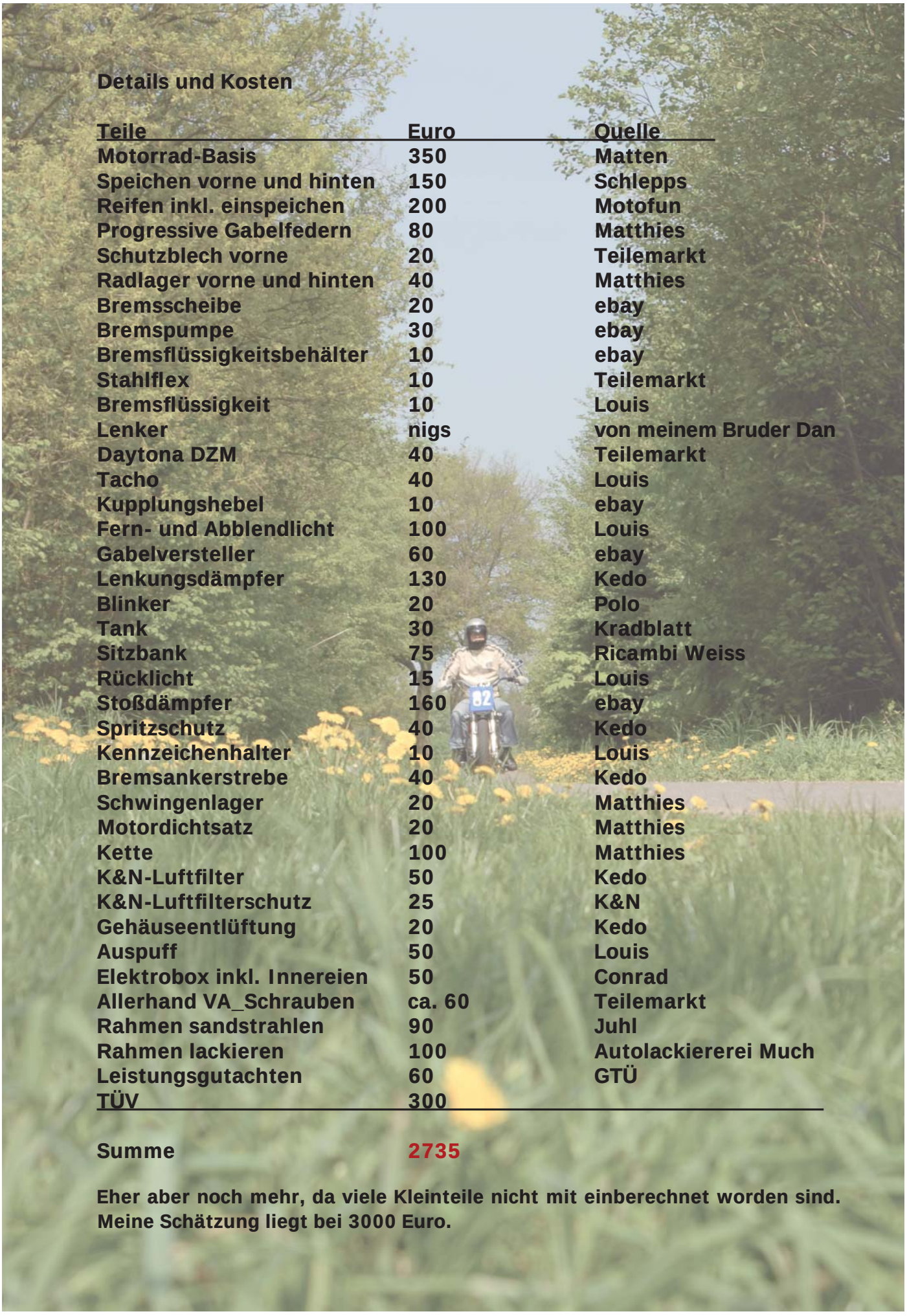
Beim Einkaufsbummel durch Louis (ja, ich kaufe bei Louis!) entdeckte ich eine DVD, einen Dokumentarfilm über Flattrack-Rennen aus den 70ern. Das war der Hammer. Mir war klar, dass ich auch so ein Ding haben muss: einen Flattracker, allerdings mit Straßenzulassung. Nein, kein Streettracker mit original Scheinwerfer, das nu auch wieder nicht. Die SR sollte schon so aussehen wie die Sandbahnmaschinen und dennoch offiziell fahrbar sein. Ich verfiel immer mehr dem 70er-Jahre-Style. Und Details wie Metal-lake-Lackierungen sind damit Pflicht. Noch ein bisschen gegoogled, und in meinem Kopf war sie schon fertig, meine metal-flake-blaue, enduro-bereifte, mit Storzheck versehene SR500.

Eine abgemeldete SR500 48T, BJ 84 durfte als Basis herhalten. Erstmal auseinanderreißen, alles Unnötige vom Rahmen abflexen, strahlen und silber lackieren. Die auf dem Teilemarkt gekauften Edelstahlspeichen einspeichen und dann nach langem Prozedere die neuen Pirellireifen aufziehen lassen. Besonderheit hierbei: vorne und hinten gleiche Bereifung. Noch alles mit neuen Lagern versehen, neue Gabelfedern mit Gabelfederspannern eingesetzt, und schon stand die Basis. Über den Motor muss ich nix erzählen: Standard – nur überholt und mit Edelstahlschrauben versehen. An den Doppelkrümmer der Eins-in-zwei-Anlage habe ich Louis-Tüten verbaut, die zwar einen satten Sound machen, aber im Vergleich zu den anderen Lübecker Motorrädern einfach zu leise sind.

Hier besteht eindeutig Nachholbedarf. An den originalen Tank habe ich dann das Storzheck angepasst und mit Moosgummi bezogen. Den optisch passenden Lenker bekam ich von meinem Bruder (Danke, Dan!). Alle anderen Kleinigkeiten, die ich verbaut habe, zähle ich hier nicht einzeln auf. Welche Detaillösungen wieviel gekostet haben, steht in der Liste der Umbaukosten (s. nächste Seite).

Als alles fertig war, ging es zum TÜV. Vorhergehende Gespräche mit dem TÜV-Prüfer machten die Sache leichter, denn im Grunde genommen wusste er schon vor der Vorführung, wie mein Motorrad aussieht. Dennoch hatten wir das ein oder andere Gespräch über den Umbau. Besonders verzwickt wurde es bei der Eintragung des Doppelkrümmers mit den Louis-Tüten. Um Leistungsmessung und Stand- und Fahrgeräuschmessung kam ich nicht herum, aber jetzt ist alles gut und so was von legal. Das Flattracker-Projekt ist fertig, der Fahrspaß ist enorm. Ein Haken bleibt: Wat bau ich nu?

**Lüdd´n Muk**



## Details und Kosten

| Teile | Euro | Quelle |
|---|---|---|
| Motorrad-Basis | 350 | Matten |
| Speichen vorne und hinten | 150 | Schlepps |
| Reifen inkl. einspeichen | 200 | Motofun |
| Progressive Gabelfedern | 80 | Matthies |
| Schutzblech vorne | 20 | Teilemarkt |
| Radlager vorne und hinten | 40 | Matthies |
| Bremsscheibe | 20 | ebay |
| Bremspumpe | 30 | ebay |
| Bremsflüssigkeitsbehälter | 10 | ebay |
| Stahlflex | 10 | Teilemarkt |
| Bremsflüssigkeit | 10 | Louis |
| Lenker | nigs | von meinem Bruder Dan |
| Daytona DZM | 40 | Teilemarkt |
| Tacho | 40 | Louis |
| Kupplungshebel | 10 | ebay |
| Fern- und Abblendlicht | 100 | Louis |
| Gabelversteller | 60 | ebay |
| Lenkungsdämpfer | 130 | Kedo |
| Blinker | 20 | Polo |
| Tank | 30 | Kradblatt |
| Sitzbank | 75 | Ricambi Weiss |
| Rücklicht | 15 | Louis |
| Stoßdämpfer | 160 | ebay |
| Spritzschutz | 40 | Kedo |
| Kennzeichenhalter | 10 | Louis |
| Bremsankerstrebe | 40 | Kedo |
| Schwingenlager | 20 | Matthies |
| Motordichtsatz | 20 | Matthies |
| Kette | 100 | Matthies |
| K&N-Luftfilter | 50 | Kedo |
| K&N-Luftfilterschutz | 25 | K&N |
| Gehäuseentlüftung | 20 | Kedo |
| Auspuff | 50 | Louis |
| Elektrobox inkl. Innereien | 50 | Conrad |
| Allerhand VA_Schrauben | ca. 60 | Teilemarkt |
| Rahmen sandstrahlen | 90 | Juhl |
| Rahmen lackieren | 100 | Autolackiererei Much |
| Leistungsgutachten | 60 | GTÜ |
| TÜV | 300 | |

**Summe** **2735**

**Eher aber noch mehr, da viele Kleinteile nicht mit einberechnet worden sind. Meine Schätzung liegt bei 3000 Euro.**

# Kick.Start digital

**www.srtreffen.de - der online-Shop**

Die Internetsite www.srtreffen.de besteht bekanntermaßen seit dem 25-jährigen Jubiläum. Und dass sie nicht nur diverse optische wie funktionelle Veränderungen erfahren hat und heute auch die Heimstatt der Kick.Start ist, dürfte jedem spätestens beim Download dieser Ausgabe klar sein.
Auch wenn einige der ursprünglich angedachten Inhalte bis heute noch in der Planungsphase stecken, aber sicherlich in Zukunft umgesetzt werden, bewegt sich immer wieder etwas, kurz: Es gibt Neuigkeiten.
Viele Interessierte haben uns auf den vergangenen Treffen auf die Kick.Start und die Seite angesprochen. Dabei sind vor allem zwei Fragen besonders häufig gestellt worden:

1. Kann man noch T-Shirts vom 30-Jährigen bekommen?

2. Wollt ihr nicht etwas für die Verbreitung und Akzeptanz der Kick.Start machen?

Da wir nach Möglichkeit immer versuchen, Feedback aufzunehmen und umzusetzen, haben wir beschlossen, einen kleinen Shop einzurichten, der Antworten auf genau diese beiden Fragen gibt:

Ja, ihr könnt ab dem Erscheinen dieser Kick. Start-Ausgabe diverse Artikel bestellen, angefangen vom T-Shirt über die Tasse bis hin zum Aufkleber.

## Dabei stehen folgende Logos zur Wahl:

**www.srtreffen.de**

SR Treffen.de
Infopunkt der SR 500 IGs

**Kick.Start**

Kick.Start
Fachblatt für schöneres Fahren

**30 Jahre SR 500**

30 Jahre – Single Road
SR500
1978 - 2008

Vielleicht läuft uns ja auf einem der Treffen in nächster Zeit der eine oder die andere mit einem Kick.Start-Shirt über den Weg. Und vielleicht könnt ihr auf diese Weise den einen oder anderen auf die Kick.Start hinweisen und für unser gemeinsames Fachblatt für schöneres Fahren begeistern! Uns würde das natürlich riesig freuen!

**Aygor**
*www.srtreffen.de*

## Bucheli - Projekt: Zünderei

Die Motorradelektrik der SR500 ist recht simpel – kein CAN-Bus, keine Mikroprozessoren, kein Diagnoselaptop kann man grob einteilen in:

- Ladestromkreis mit seinen Verbrauchern (Batterie, Licht, Hupe etc.)
- Zündstromkreis

Bei der SR500 sind diese beiden Stromkreise völlig voneinander getrennt und haben keinerlei Einfluss aufeinander. Die XT500 ist sehr ähnlich aufgebaut; die Unterschiede liegen in der Zündanlage (Unterbrecherzündung statt CDI) und der Tatsache, dass die früheren XT-Modelle mit 6 Volt Bordelektrik ausgerüstet waren.

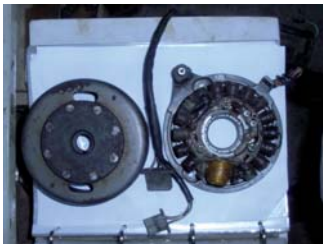
Beide Stromkreise gehen von der Lichtmaschine aus – dort sind aber verschiedene Komponenten für die verschiedenen Stromkreise zuständig. Das magnetische Polrad erzeugt in den innenliegenden Spulen den notwendigen Strom – jeweils in separaten Spulen für jeden Stromkreis.

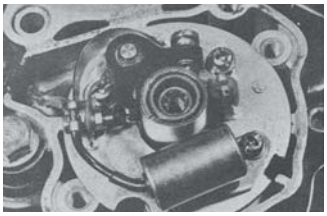
Manche Lichtmaschinen haben eine astreine Zünderei, liefern aber keinen Strom mehr in die Batterie. Andere laden zwar, können aber keinen ausreichenden Funken zum Ankicken mehr produzieren.

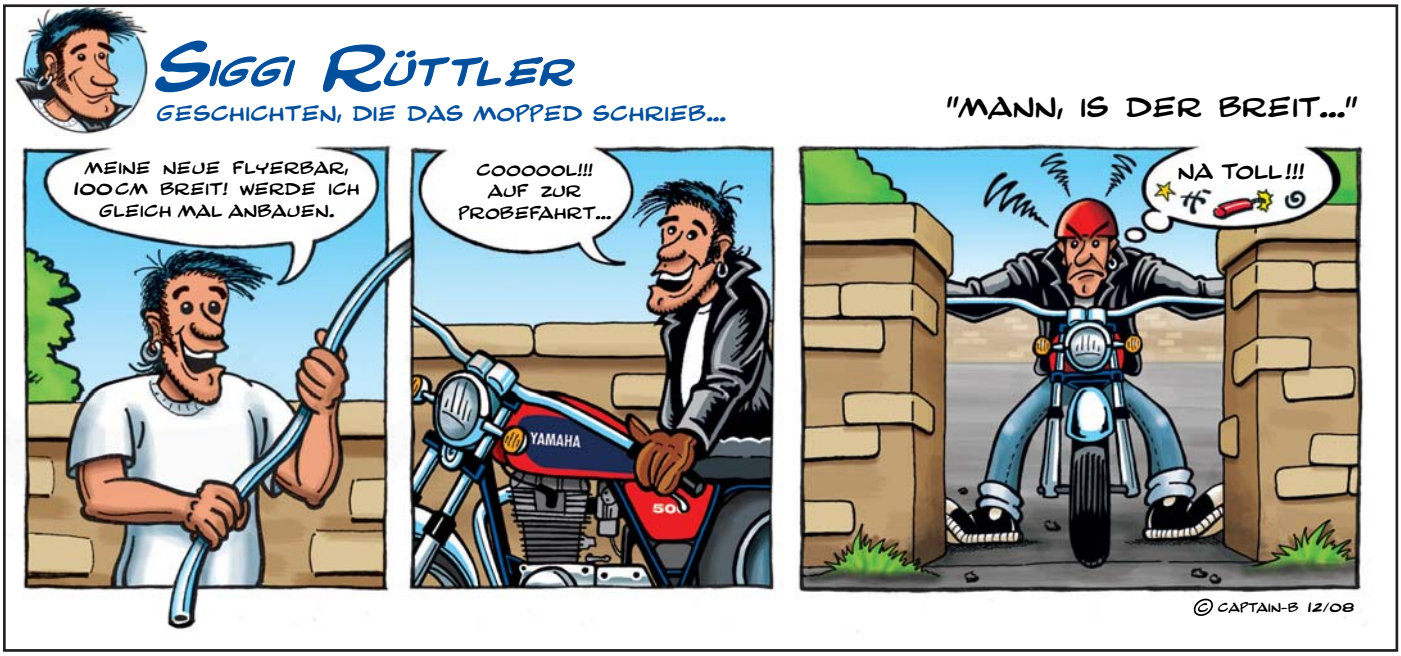
Diesmal soll es also nur um die Zünderei gehen, einfach erklärt.

**Alle Komponenten in der Übersicht:**

- **Lichtmaschine:** Das rotierende magnetische Polrad erzeugt bei der SR500 in mehreren Zündungsspulen bei jeder Umdrehung einen elektrischen Impuls. Diese Impulse werden entweder direkt zur Erzeugung des Zündfunkens verwendet, oder für die Anpassung des Zündzeitpunktes. Bei der XT500 gibt es nur eine Zündungsspule, da der Zündzeitpunkt mechanisch verstellt wird.
- **Diverse Kabel und Stecker, meist als Bestandteil des Kabelbaumes:** Verbinden die anderen Komponenten miteinander, zumindest die Plusseite. Für die Minusseite wird die Fahrzeugmasse verwendet (Motor, Rahmen).
- **CDI (Capacitator Discharge Ignition) oder Unterbecher:** In der CDI der SR500 werden die unterschiedlichen Impulse aus der Lichtmaschine mittels einer einfachen Elektronik in genau EINEN Zündimpuls pro Umdrehung umgewandelt, und zwar abhängig von der Motordrehzahl. Dieser Zündimpuls wird zur Zündspule unter dem Tank geschickt. Bei der XT500 wird das hingegen mit einem mechanischen Fliehkraftversteller und einem Unterbrecherkontakt bewerkstelligt.
- **Zündspule:** Hier wird der zeitrichtige Impuls hochtransformiert, so dass er die notwendigen 20.000 Volt für den Zündfunken hat.
- **Zündkabel/Zündkerzenstecker/Zündkerze:** Diese Bauteile leiten einfach nur den Hochspannungsimpuls möglichst verlustfrei in den Brennraum, auf dass dort ein kräftiger Funken überspringe.
- **Killschalter/Zündschalter im Zündschloss:** Grundsätzlich ist die Funktion dieser beiden Bauteile dieselbe. Sie schalten bei Bedarf den Zündimpuls ab, so dass kein Zündfunken entstehen kann.
- **Was NICHT mitspielt, wo aber oft fälschlicherweise gesucht wird:** Batterie, Sicherung. Die SR/XT hat nun mal KEINE Batteriezündung. Der Motor muss auch ohne Batterie und mit kaputter Sicherung laufen.

| | Lichtmaschine | Zündspule | Zündkabel, Stecker und Kerze |
|---|---|---|---|
| |  | | |
| Komponente | Lichtmaschine, modellspezifisch. Es gibt hier baujahresbedingt mehrere Varianten. Zudem sind einzelne Komponenten von XT und SR untereinander nicht kompatibel. Beide Modelle haben gleichermaßen eine Magnetzündung (im Gegensatz zur Batteriezündung , die mit Batteriestrom betrieben wird). | Zündspule, modellspezifisch | Zündkabel, Stecker und Kerze: alles aus dem Zubehör verwendbar, was mechanisch passt bzw. bei der Kerze einer NKG BP7-ES entspricht. Kerzenstecker sollte entstört sein, also einen Aufdruck aufweisen, Standard 5000 Ohm (5kOhm). Passende Kerzen sind beispielsweise von älteren VW Golf oder Mercedes Limousinen weltweit zu bekommen ... |
| Wo? | Auf der linken Seite des Motors, zugänglich nach Lösen von 6 Innensechskantschrauben. Hinter dem Deckel ist KEIN Öl, aber direkt das Polrad. Erst nach Abnehmen des Polrades sind die innenliegenden Spulen zugänglich. | Unter dem Tank am Rahmenrohr angeschraubt; unterschiedlich für XT (Unterbrecherzündung) und SR (CDI). | Unter dem Tank, zwischen Zündspule und Zylinderkopf. |
| Wozu? | Die Lichtmaschine liefert (neben dem Ladestrom fürs Bordnetz) den Zündstrom für die Zündspule. Sie ist einerseits mit dem Regler/Gleichrichter verbunden (3 weiße Kabel), andererseits mit der CDI (alle anderen Kabel). | Die Zündspule bekommt einen Impuls von der Zündanlage und macht daraus den gewünschten Hochspannungsstromstoß, um das Gemisch im Motor zuverlässig zu zünden. Sie ist einerseits (sogenannte Primär- oder Niederspannungsseite) mit der CDI (SR) bzw. dem Unterbrecher (XT) verbunden, andererseits (sogenannte Sekundär- oder Hochspannungsseite) über das Zündkabel mit der Zündkerze. Der Masseanschluss wird bei beiden Varianten durch die Verschraubung am Rahmen realisiert. | Die Zündkerze bekommt über Kabel und Stecker einen Hochspannungsstromstoß von der Zündspule, der an den beiden Elektroden im Brennraum als Zündfunke überschlägt, um das Gemisch zuverlässig zu zünden. |
| Wie? | Die im Polrad eingelassenen Dauermagnete erzeugen bei jeder Umdrehung durch Induktion einen Stromfluss in den Lichtmaschinenspulen. | Die in der Zündspule eingegossenen Spulen erzeugen bei Spannungsabriss (durch CDI bzw. Unterbrecher) einen Funken an der Zündkerze. | In einer isolierten Kupferseele wird der Zündstrom aufgebaut, der sich an jener Stelle gegen Masse entlädt, wo die Isolation am geringsten ist: an den Elektroden der Zündkerze. |
| Typische Defekte? | Alterung der Isolation, dadurch Kurzschlüsse innerhalb der Spulen und Nachlassen der Leistung, zuerst merkbar am schlechten Anspringen. Meist gibt die 330-Ohm-Spule zuerst auf, die für das Zünden bei niedrigen Drehzahlen zuständig ist -- beim Ankicken. Oder die Kabel, die unten aus der Lichmaschine kommen, werden von der Antriebskette durchgewetzt, weil da das Halteblech fehlt. | • Alterung der Isolation oder Bruch eines Drahtes<br>• Undichtigkeit bei Zündkabeleinführung, daher dort Korrosion oder Kriechfunken durch Feuchtigkeit | • Alterung der Isolation, Risse<br>• Schlechte Leitung durch Übergangswiderstände<br>• „Bleifaden“ bzw. kein Zündfunke durch Kurzschluss an den Elektroden (Kriechfunke durch einen leitenden Belag, beispielsweise feuchten Ruß). |
| Selbst überprüfen? | Durchmessen der Spulenwerte am Stecker mit einem Multimeter, Details dazu siehe Bucheli. So kann man zwar einen Defekt feststellen, aber keinesfalls einen Defekt ausschließen -- die Belastungen im Fahrbetrieb sind ungleich höher. Außerdem Sichtprüfung der Kabel und Stecker, und des Polrades: Es sitzt bombenfest auf einem Ende der Kurbelwelle, darf weder wackeln noch sich verdrehen. | • Sichtprüfung: Sind Funken an der Oberfläche des Spule zu sehen oder zu hören?<br>• Ausschließen von Kabelproblemen durch Anwendung der Zweikabelelektrik an der SR500: am Dreifachstecker der CDI: Die Kabel orange (im Alter rosa) und schwarz/weiss zur Spule verbinden. Zum Abstellen schwarz/weiß an Masse legen.<br>• Durchmessen der Spulenwerte am Stecker mit einem Multimeter. So kann man zwar einen Defekt feststellen, aber keinesfalls einen Defekt ausschließen - die Belastungen im Fahrbetrieb sind ungleich höher. | • 1) Sichtprüfung: Kerze rausdrehen und auf den Zylinder legen, Startversuch - es muss ein fetter blauer Funken an den Elektroden sichtbar und hörbar überschlagen.<br>• 2) Wenn nicht, dann Kerzenstecker vom Kabel abdrehen und mit Handschuh etwa 8-10 mm vom Zylinder entfernt halten, Startversuch wie oben.<br>• Wenn bei 2) Funke kommt und bei 1) nicht, dann ist der Kerzenstecker oder die Kerze schuld.<br>• Wenn bei 1) und 2) kein Funke kommt, ist keine Aussage über die Ursache möglich.<br>• Bei schwachem oder gelbem Funken: siehe Fehlerbehebung Lichtmaschine. |
| Blitzreparaturversuch unterwegs | Stecker putzen, und durch die Polradöffnungen Kriechöl in die Lichtmaschine sprühen (WD-40). Das Öl verdrängt Feuchtigkeit und kann mangelhafte Isolation temporär wieder herstellen. Anschieben hilft auch, weil je höher die Drehzahl umso stärker der Funke. | Stecker putzen und Spule satt mit Kriechöl einsprühen. Falls das Problem im Kabelanschluss oder Rissen in der Zündspule liegt, kann das helfen -- die Chancen sind gering wenn´s nicht gerade Winter ist und Salzfeuchte das Problem hervorgerufen hat. | • Ersatzkerze versuchen - diese sollte schon mal in einem Motor gelaufen sein, da fallweise auch neue Kerzen defekt sein können.<br>• Ersatzkerzenstecker versuchen - da geht ALLES, muss auch nicht entstört sein ... auch was vom Mofa, Rasenmäher, Außenborder, oder das Zündkabel direkt an die Kerze rödeln.<br>• Kabel, Stecker und Kerze mit Kriechöl einjauchen und locker wieder trockenwischen - erhöht die Isolation und verringert Übergangswiderstände. Gerne bei Salzfeuchte.<br>• Kerzenstecker innen aufschrauben (meist mit Schlitzschraubendreher von der Kerzenseite her) um den Widerstand zu entnehmen und auch da innen den Gammel zu entfernen und Kriechöl zu applizieren.<br>• Zündkabel: Wenn kerzenseitig Grünspan sichtbar, dann Kabel so weit kürzen bis wieder blankes Metall sichtbar ist.<br>• Kerze: Elektroden blank kratzen/feilen, Elektroden mit Gasflamme freibrennen, Elektrodenabstand verringern auf 0,5 mm. |
| Ersetzen oder Reparieren? | Ersatz war immer sehr sehr teuer; bei Gebrauchtteilen kann sich der gleiche Defekt nach kurzer Zeit einstellen. Die Überprüfung und ggf. Reparatur der defekten Spulen durch einen Spezialbetrieb ist empfohlen - Adressen siehe im Online-Bucheliprojekt. Alternative ist der Ersatz der CDI durch den Kedo CDI-Booster - diese bezieht die Energie aus dem Bordnetz (Batterie) und verwendet die Zündungsspulen nur noch als Impulsgeber. | Ersatz gibt´s billig original oder im Nachbau, Defekt ist selten. Reparieren kann man eigentlich nur einen defekten Zündkabelanschluss bzw. ein zu kurzes Kabel. | Ersatz gibts billig auch unterwegs, reparieren kann man eigentlich nur durch Austausch. Das Mitführen einer Ersatzkerze ist Pflicht, weil ein Defekt da am wahrscheinlichsten ist. Dafür gibts passende Schutzbehälter um Zubehör. Zündkerzen werden in regelmäßigen Intervallen von ca. 12.000 km getauscht. Bei falscher Vergasereinstellung halten sie nicht so lange. |
| Zusatzinfos | Der Lichtmaschinentod kommt zumeist langsam und zuerst beim Ankicken oder wenn der Motor schön warm wird. Ersatzteile mitzuführen ist aufgrund der Größe nicht sinnvoll (außer auf einer Fernreise die Zündungsspule der XT weil separat tauschbar - dann muss aber auch der Polradabzieher mit!).<br>Polrad und Lichtmaschine gehören zusammen, die Verwendung eines anderen Polrades kann zu Problemen führen (fehlende Frühverstellung = Hauni-Seuche).<br>Das Abziehen des Polrades von der Kurbelwelle gehört zu DEN Herausforderungen bei der Instandsetzung. Ein ordentlicher Spezialabzieher ist notwendig, Klauenabzieher führen zum Disaster. | Tausch gegen andere Zündspulen funktioniert nur sehr bedingt; sie sollten zumindest den gleichen Primärwiderstand haben und für CDI (SR 500) bzw. Magnetzündung (XT500) ausgelegt sein.<br>Für längere Reisen ist das Mitführen von Ersatz beruhigend ... | Zum Testen unterwegs geht JEDE Zündkerze, reinschrauben und fahren sollte man nur mit einer passenden, wobei bei schonender Fahrweise ein abweichender Wärmewert (entsprechend NGK 6 oder 8) oder ein kürzeres Gewinde kein Problem sein sollte, bis man die richtige Kerze hat. Die Zündkerze sollte erst festgezogen werden, wenn sie die Temperatur des Motors angenommen hat (fingerfest einschrauben und eine Minute warten) da sie sich sonst festfressen kann. Anhand des „Kerzenbildes“ (Farbe, Oberflächenbeschaffenheit, Rückstände) kann ein Motorenkenner Rückschlüsse auf die korrekte Motoreinstellung ziehen. |

| CDI (Zündbox) an der SR500 | Unterbrechersystem an der XT500 | Killschalter/Zündschalter | Diverse Kabel und Stecker/Kabelbaum |
|---|---|---|---|
| |  | | |
| CDI (Zündbox) an der SR500, modellspezifisch für SR500, keine CDI von anderen Modellen verwendbar. | Unterbrechersystem an der XT500. Besteht aus mechanischem Fliehkraftversteller mit Unterbrechernocken, verstellbarer Zündgrundplatte, Unterbrecher und Kondensator. Bis auf den Kondensator ist alles modellspezifisch. Unterbrecher wird eventuell von anderen Yamahas aus dieser Zeit passen. | Killschalter/Zündschalter, relativ modellspezifisch aber mit Ahnung ersetzbar durch Fremdteile | Diverse Kabel und Stecker/Kabelbaum, ersetzbar |
| Unter dem Sitz am Batteriekasten | Unter dem runden Deckel rechts am Motor, der von zwei Schrauben gehalten wird. | Der Zündschalter ist im Zündschloss integriert, der Killschalter in der rechten Lenkerarmatur | Der Hauptkabelbaum verläuft am Rahmen entlang im Tanktunnel vom Scheinwerfer bis zum Batteriekasten. |
| Die CDI bekommt über Kabel und Stecker Strom von den Zündungsspulen der Lichtmaschine und schickt den passenden Zündimpuls zur Zündspule. | Der Unterbrecher bekommt über Kabel und Stecker Strom von der Zündungsspule der Lichtmaschine und schickt beim Öffnen den passenden Zündimpuls zur Zündspule. Für den richtigen Zeitpunkt sorgt einerseits die richtige Zündeinstellung (siehe Bucheli), andererseits die korrekte Funktion des Fliehkraftverstellers. | Als Wegfahrsperre und Motorabsteller. | Ordnungshalber werden die einzelnen Kabel zu einem „Baum“ gewickelt, mit Seitenästen und Verzweigungen. |
| In einem vergossenen Gehäuse befindet sich sehr haltbare Elektronik, die aus den verschiedenen Eingangsströmen den passenden ultrakurzen Zündimpuls herstellt. | Beim Öffnen des Unterbrechers bricht das in der Zündungsspule aufgebaute Magnetfeld zusammen, was den Zündimpuls in der Zündspule erzeugt. Damit die Energie sich hauptsächlich an der Zündkerze entlädt und nicht am Unterbrecherkontakt, ist dieser an einen tonnenförmigen Kondensator angeschlossen, der den Unterbrecherfunken fast vollständig auslöscht. | Beide Schalter haben die gleiche elektrische Funktion -- der Zündstrom wird auf Masse gelegt (kurzgeschlossen) und gelangt dadurch nicht mehr zur Zündspule. Das gilt gür SR und XT. | Die Kabel werden gruppenweise gebündelt und in einem speziellen Schlauch zusammengefasst. |
| Kaum Defekte in der CDI, meistens Anschlussprobleme | • Fliehkraftversteller: erlahmte Federn, gebrochene Federn, ...<br>• Unterbrecher: Kontakte verschlissen (Kraterbildung, Abbrand), Zeitpunkt verstellt, mechanischer Verschleiß in der Lagerung, Nichtleitender Belag auf den Kontakten<br>• Kondensator: leitet entweder 100% durch oder gar nicht.<br>• Sonst: Grundplatte locker, Kontaktprobleme bei Verschraubung der Kabel, Kabel bei Deckeldurchführung gebrochen oder eingeklemmt, Feuchtigkeit/Wasser unter dem Deckel. | • Kriechstrom im Schalter, durch feuchte Verschmutzungen beispielsweise, schwächen den Zündstrom und sorgen für mickrigen Zündfunken. | • Mechanische Defekte (Brüche) treten an Stellen mit Knick- oder Biegebelastung auf, vor allem in der Nähe des Lenkkopfes, oder unter der Sitzbank (gequetschte Kabel).<br>• Durchgescheuerte Kabel gerne dort, wo Kabel über Kanten laufen.<br>• Abvibrierte Kabel und Stecker vor allem, wenn nicht fachgerecht repariert wurde und Stecker zu weit angelötet wurden.<br>• Korrosion überall, wo Feuchtigkeit oder gar Salz in die Verbindungen kann -- gerne hinterer Bremslichtschalter oder die Blinkleuchten. |
| Zweikabelelektrik, siehe Zündspule | • Zündungseinstellung prüfen (Zigarettenpapiermethode geht auch mit Alufolie, siehe Bucheli)<br>• Frühverstellung prüfen (Ausbau des Verstellers und/oder Abblitzen des Polrades mit Stroboskoplampe)<br>• Sichtprüfung des Unterbrechers im Betrieb (starke Funken deuten auf Kondensatortod hin, Probleme bei warmem Motor auch, da der Kondensator meist noch funktioniert wenn er kalt ist).<br>• Kondensator probeweise ausbauen oder durch einen anderen Zündkondensator ersetzen -- da funktioniert JEDER Zündkondensator von einer Unterbrecherzündung, auch wenn es eine Batteriezündung ist. Der übliche elektrische Wert liegt zwischen 20 und 25 Mikrofarad (Aufdruck) - egal ob vom Auto, Mofa, Rasenmäher, Außenborder, ... | • Am einfachsten durch Stilllegung der betreffenden Schalter. Das lässt sich im Lampentopf bewerkstelligen, durch Abstecken des schwarz-weißen Kabels, oder durch Zweikabelelektrik - siehe Zündspule. | • Mit Prüflampe (niedrigohmige „Messung“) kann man das Vorhandensein von Spannung feststellen - der Stechdorn gibt Auskunft über die Situation im Kabelinneren, das andere Ende wird an Masse geklemmt.<br>• Mit einem Multimeter (hochohmige Messung) bieten sich zusätzliche Möglichkeiten der einfachen Durchgangsprüfung und Messung von Spannungsabfällen oder Strom. |
| Außer Reinigen der Anschlüsse und Prüfen der Kabelei geht praktisch nix; Tausch gegen Ersatzteil ist die einzige Option. | Probeweiser Tausch gegen Ersatzteile, bzw. einigen der Kontakte und Prüfen der Zündeinstellung. Kleine Feile (Nagelfeile am Taschenmesser) ist da hilfreich. | Siehe oberhalb -- die Prüfung beinhaltet die Lösung. Es hilft wenn man ein Kriechöl hat. Temporär kann praktisch jeder elektrische Schalter zum Abstellen eingebaut werden, oder notfalls halt der Deko (sanft). | Mit wenigen Utensilien kann praktisch alles unterwegs repariert werden. Die Japan-Vielfachstecker haben im Inneren normale Kfz-Flachstecker, die man tauschen kann. Man kann sie -- wie auch die runden Stecker bei z.B. Blinkeranschlüssen -- im Fachhandel bekommen (Ausführung mit Sperrzunge). Wer noch ein Mini-Lötzeug mitführt - kleiner als eine Zigarettenschachtel -- hat schon gewonnen ... |
| Ersatz gibts im Fachhandel, reparieren kann man eigentlich nur durch Austausch. Nachbauteile sind erhältlich, ebenso ist der Selbstbau möglich. | Ersatz gibt´s im Fachhandel, reparieren kann man eigentlich nur durch Austausch. Mitführen eines Zündkontaktes und eines Kondensators auf längeren Reisen sinnvoll. | Zündschloss und Killschalter lassen sich öffnen und säubern. Bei Ersatz des Zündschlosses ist zu bedenken, dass der Zündschlüssel auch Tank und Helmschloss sperrt ... | Komplettkabelbäume oder einzelne Armaturen samt Kabel gibt es im Fachhandel neu oder gebraucht, aber reparieren kann man eigentlich fast alles. |
| Wenn die CDI defekt ist, sollte man über den Kedo CDI-Booster nachdenken, der die Standard-CDI ersetzt und dahingehend verbessert, dass er die Zündung von der sehr guten Funktion der Lichtmaschinen-Zündungsspulen unabhängig macht -- die Zündung geht dann auch noch mit einer „schlechten“ Lichtmaschine. Er braucht dafür aber eine halbwegs gute Batterie. | Zündungsteile von 6V-XTs und 12V-XTs sind identisch. Kontakte halten viele tausend Kilometer, der Rest noch länger, da mechanisch kaum belastet. Aber die regelmäßige Prüfung des Zündzeitpunktes ist Pflicht, speziell nachdem man neue Kontakte verbaut hat ‚kann der Anfangsverschleiß hoch sein.<br>Zurückschlagende XTs haben zumeist eine grob verstellte Zündung ... | Ersatz für Zündschloss und Killschalter muss elektrisch gleich funktionieren - die meisten Schalter für diese Zwecke funktionieren aber genau andersrum (Öffner statt Schließer), hier kann man durch Zwischenschalten eines Relais Abhilfe schaffen, allerdings steigt dadurch die Anfälligkeit des Gesamtsystems. | Kfz-Kabel nehmen - die sind vibrationsfest, verlötbar, benzin- und ölfest. Billig durch Schlachtung eines Kfz-Anhängerkabels (mit 7 oder 13 Litzen). Ordentliche Kfz-Stecker nehmen (Messing) und Schrumpfschlauch statt Isolierband hilft auch ... |




## Vorschau Ausgabe 01/2010

**Treffen:**
Wintertreffen 2010
IG Minden 2009
IG OWL 2009
IG Lübeck 2009
IG Fulda 2009
IG Rhein-Neckar 2009

**Werkstatt-Vorstellung:**
Kedo

**Bucheli-Projekt:**
Elektrik II

**Reise:**
Deutsche Klärwerkstraße

**Rennszene:**
Peenemünde 09

**IG-Vorstellung:**
Ruhrpott

**und vieles mehr....**

## Impressum:

**Redaktion:**
Igor Jeziorsky (Aygor),
Kerstin Rotard (Thöny)

**Layout:**
Birgit Schlüter-Jeziorsky (Welle)

**Ständige Mitarbeiter:**
Andreas Ganzera (motorang)
Dieter Bals (Captain-B.)

**Internet:**
*www.srtreffen.de/kick.start*

**Adresse:**
*kick.start@srtreffen.de*

**Fotos:**

**Titelfoto:** Thöny
**4-9:** Fotostrecke: Thöny, Achim
**10:** folgt..
**11:** Markik
**12:** Dax, Thöny
**13:** Marc
**14-19:** MarKiK, kahlgryndiger, Robert Kittel, Thöny, “hoffentlich keinen übersehen”
**20:** Thöny
**21:** Thöny, Kamikaze
**22-23:** Didimo
**24-27:** Karsten, Uwe, Manfred
**28-36:** Heike, Welle, Aygor
**37-41:** Michael Langmeier, Eintopf
**42-43:** Rei97
**44-47:** Kamikaze
**48-51:** Thöny
**52-56:** Bulletwallah, hiha, motorang, juwi
**57-59:** Karsten
**60-63:** Lüdd´n Muk, Thöny
**65-67:** motorang, Aygor
**68:** Captain-B., Thöny, toadfoot, Schraubär