

Die Restaurierung meiner 1/30

Von Hans-Joachim Mützler

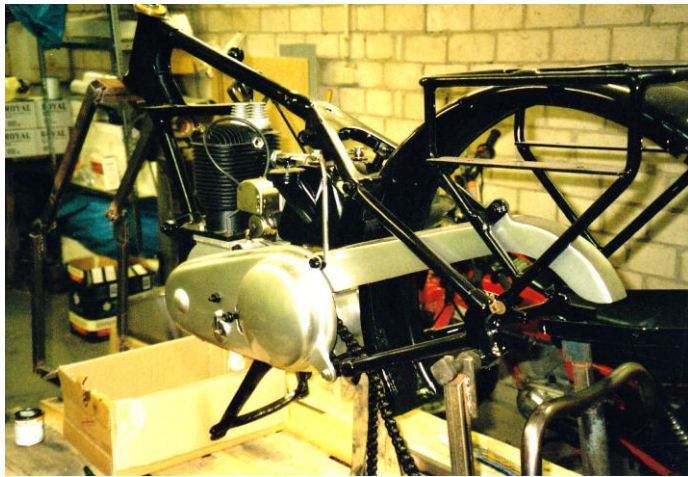
Als erstes holte ich die Maschine aus dem Keller, in dem sie die letzten 20 Jahre gestanden hat.



Ich fing damit an, die Maschine zu zerlegen und die Teile zu reinigen, das Motorrad ist quasi nur abgestellt worden, zum Glück mit all dem Öldreck, dadurch blieben einige Teile vom Rost weitestgehend verschont.

Den Kolben konnte auch ich nicht mit Rostlöser gängig bekommen, aber mit 0,5 l Cola und drei Tagen warten konnte ich den Zylinder abziehen. Der Rahmen kam erst zum

Sandstrahlen und danach leider zum Lackierer, der so viel gefüllert hat, dass der Lack extrem schnell abplatzt, ich würde heute sofort pulverbeschichten. An der Gabel habe ich mich selber versucht. Den Motor habe ich zu Peter Nettekoven gebracht, der ihn sowohl optisch als auch technisch überholt hat. Aus der Erfahrung mit dem Rahmen sind einige andere Teile direkt zum Pulverbeschichter gegangen. Durch einen Kunden bin ich zufällig an eine gute Schleiferei/Poliererei gekommen, die mir auch direkt wieder eine Verchromerei nennen konnte. Viele Chromteile sind bewusst nicht perfekt gemacht worden, man darf ruhig sehen, dass die Teile alt und gebraucht sind. Diverse Kleinteile bzw. Verschleißteile wurden nachgekauft, Tankkissen von Klaus-Peter Bednarz, Fussrastengummies von Peter Unger, Stemmler in Remscheid hat auch einiges verkaufen können. Die Lichtmaschine bzw. der Zünder wurde von Fa. Osterhaus repariert.



Da ich keine Motorradhebebühne hatte, machte ich mir auf einer Europalette ein Gestell, welches ich auf einen Behälter stellte, damit ich bei der Montage nicht immer auf dem Boden rumkriechen musste.

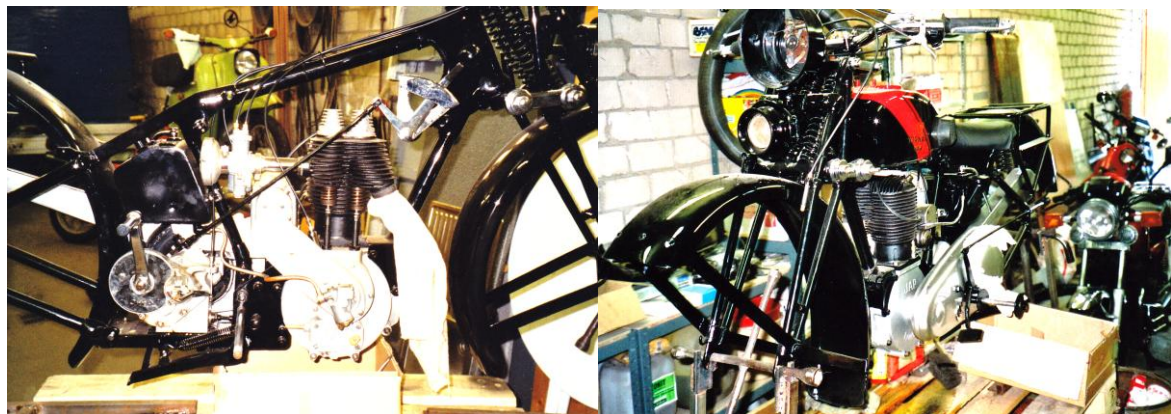
Die vielen Kleinigkeiten, vor allem bei der ersten Restauration, die man macht, kann man gar nicht mehr aufzählen. Die Lenkkopflager habe ich z.B. nachgedreht und wieder härten lassen, ich will mir aber noch neue Lenkkopflager anfertigen. Da wir mit einer kleinen Dreherei

selbstständig sind, gab es immer wieder Phasen, in denen ich über Monate nichts tat.

2005 habe ich mir zum Üben für 200 Euro eine kleine Honda XL 185 S zugelegt, die ich erst einmal durch den TÜV bringen musste. 2006 stand dann der Motorradführerschein auf dem Programm, es folgte eine Honda XL 250. Anfang 2007 folgte dann noch eine Honda CJ 250 T von 1977, allesamt Maschinen, die aus meiner „Jugend“ stammten als ich nur Fahrrad fahren durfte (oder musste, war aber definitiv besser für mein Leistungsgewicht).

Als ich dann 2007 zum ersten Mal nach Wegberg zum Tornax-Treffen mit einem Motorrad fuhr, haben die gemeinsamen Ausfahrten mich angespornt:

2008 will ich mit der Tornax zum Treffen.



Anfang 2008 war es soweit, der erste Test, aber es tat sich nichts, kein Zündfunke. Als ich den Magnetzündler ausbauen wollte, stellte ich fest, reingelegt, das Ritzel war noch nicht fest, ich musste ja schließlich eh noch den Zündzeitpunkt einstellen. Nachdem ich auf Spätzündung den Zündzeitpunkt auf kurz vor OT eingestellt hatte, nur noch Sprit in den Tank, nach dreimal Treten sprang der Motor an, das Gefühl kann man nicht beschreiben, aber wie stellt man den Motor wieder ab? Darüber hat in meinen Büchern nichts gestanden, so etwas weiß man wohl einfach, auch wenn man nie mit dieser Technik zu tun hatte, aber manche Sachen regeln sich von alleine.

Als nächstes waren die Instrumente dran, die Uhr fehlt mir noch heute (auch eine Frage des Geldes), der Tacho hing fest und die Tankuhr sah auch nicht gut aus. Der Tacho war nicht mehr zu retten (Zinkfraß), aber die Tankuhr konnte aufbereitet werden (hat aber den NRW-Tag nicht überlebt). Horst Harder schickte mir Unterlagen zum Tachuantrieb über das Hinterrad, danach fing ich an, mich mit dem Thema Wegdrehzahl zu beschäftigen. Nachdem ich mit Reifenumfang, Zähnezahl des Kettenrades, verschiedenen Winkeltrieben (VDO sei Dank) und möglichen Zähnezahlen des Pertinaxritzels gerechnet hatte, kam ich auf eine einfache Lösung. Mein Kettenrad hat 47 Zähne, das Ritzel reduzierte ich auf 11 Zähne,

zusammen mit einem Winkeltrieb 2:1 kam ich auf ungefähr Wegdrehzahl 1, so dass ein Tacho kein Problem mehr war. Die Bronzebuchse, sowie Welle, Muttern und Unterlegscheiben fertigte ich selber an, wobei ich die Teile veränderte, ich kann jetzt den Winkeltrieb abnehmen, ohne den Rest zu lösen. Die Räder hat mir Peter Nettekoven noch auf Kugellager umgebaut, Sattel und Werkzeugkisten wurden vom Sattler aufbereitet, dann war ich eigentlich soweit, die Maschine dem TÜV vorzuführen. Nur noch die Gummiunterlagen der vorderen Tankbefestigungen gegen dünnere austauschen (der Lenker hat mir bei Volleinschlag eine Macke in den Lack gedrückt), aber was ist das?

Ein Gummi ist feucht und klebrig. Durch Vibrationen bei den Probeläufen/-fahrten hat sich auf der Tachoseite ein Riss gebildet, aus dem Sprit entweicht. Nach einer Anfrage schickte ich den bereits fertig lackierten Tank zu der Firma Tanksiegel AMMON, die erst eine Druckprüfung machte, um dann 2 undicht gewordene Stellen zu löten und eine Innenbeschichtung zu machen. Beide Stellen sind zum Glück nicht direkt sichtbar, die eine ist unter dem Tank und die andere unter dem Instrumentenbrett. Als ich den Tank wieder hatte, war der April bereits angebrochen. Jetzt musste ich mir Gedanken über die Art der Zulassung machen, ich entschied mich für das H-Kennzeichen, damit ist die Tornax jetzt das ganze Jahr zugelassen. Der Bereich Versicherungen war ein Thema für sich, da die normalen Versicherungen bereits bei einer einfachen Haftpflichtversicherung für die div. Hondas überfordert schienen (wozu den Marktwert, im Schadensfalle bekomme ich sowieso kein Geld von meiner Haftpflicht, ansonsten wird der Wert eh erst zum Schadenszeitpunkt ermittelt). Schnell wurde ein Termin mit dem Leiter der örtlichen TÜV-Stelle vereinbart. Bei einer Probefahrt kurz vor dem Termin platzte mir während der Fahrt das Hinterrad, aber ich bin zum Glück nicht gestürzt. Es stellte sich heraus, dass der Luftdruck in den Reifen zu niedrig war und der Schlauch sich gedreht hatte, bis das Ventil abgerissen ist. Schnell einen neuen Schlauch bei Menze in Hagen eingezogen, das Vorderrad kontrolliert und noch einmal zu Menze, dann konnte es endlich zum TÜV gehen. Als ich ankam, war der TÜV ausnahmsweise ab mittags geschlossen, und ich durchnässt und völlig frustriert. Am nächsten Tag einen neuen Termin vereinbart. Ich hatte leider den alten Brief nicht mehr, aber technischen Unterlagen und Prospekte (von der IG), sowie eine Kopie des Briefes von Rudi Mähler (auch eine I/30) reichten für die Erstellung eines neuen Briefes völlig aus. Die Probefahrt war ein besonderes Schauspiel. Als ich den Motor anließ, drehten sich alle in der Halle erschrocken um, ein Prüfer schrie nur mit einem dicken Grinsen „zu laut“. Die Probefahrt ließ sich der Leiter der Prüfstation nicht nehmen, auch wenn er noch nie ein derartiges Motorrad gefahren hatte. Nach einem Abwürgen (vom 1. direkt am Berg in den 3. Gang) fuhr er eine kleine Runde, ich glaube, dass er schon sehnsüchtig die nächste Prüfung erwartet.

Das Gutachten zum H-Kennzeichen ließ ich bei der DEKRA in Wuppertal anfertigen, danach zum Notar (für die Klärung der Herkunft) und schnell zum Straßenverkehrsamt, am 30.04.2008 war die Tornax wieder offiziell zugelassen.

