

## **Die ersten Fahrten mit meiner Tornax oder aller Anfang ist schwer**

Von Hans-Joachim Mützler

Die erste richtige Fahrt war ein Besuch meiner Mutter im Krankenhaus am Freitag, den 9. Mai, von da wollte ich direkt nach Wuppertal zum Oldtimerstammtisch, den Dieter Kastel gegründet hat. Ich bin knapp vom Krankenhaus nach Hause gekommen, da sich die Kupplung gelöst hatte und anfang durchzurutschen, natürlich hatte ich hierbei am Berg (wer die Aske kennt) eine Fahrschule vor mir (in dem Moment Höchststrafe). Am Samstag habe ich die Kupplung ausgebaut, alles gereinigt und mit Schraubensicherung neu montiert. Am Sonntag wollte ich zum Oldtimertreffen in die Kohlfurth, am Pfingstmontag wollten wir vom Wuppertaler Stammtisch aus eine Ausfahrt machen. Ich fuhr am Sonntag zum Treffpunkt „Spreeler Mühle“, als ich wieder los wollte, hatte ich keine Kompression mehr. Das Auslassventil saß im oberen Punkt fest, meine Laune war auf dem Tiefpunkt.

Dienstags brachte ich das Motorrad wieder zu Peter Nettekoven, er stellte fest, dass der Vergaser viel zu mager bedüst war. Jetzt wurde mir einiges klar, der Luftschieber war bei dem letzten Benutzer immer geschlossen, da der Hebel am Gasgriff abgebrochen war, statt eines neuen Gasgriffes wurde der Vergaser magerer bestückt. Wenn man es weiß, kann man damit sicher eingeschränkt fahren, ich hatte aber bergauf richtig Gas gegeben. Der Motor wurde heiß und die Ventilschaftführung aus Bronze, die Peter verbaut hatte, dehnte sich aus, das Auslassventil musste mit kontrollierter Gewalt ausgetrieben werden. Nach einer Woche konnte ich die Tornax wieder abholen, das Auslassventil war wieder OK, die Düse auf 135 aufgebohrt, der Luftfilter blieb ab, da er auch zu geringen Durchlass hatte. Dienstagabend noch schnell eine 140-er Düse geholt, am Mittwoch habe ich ja Urlaub, damit ich alles in Ruhe fertigstellen und packen kann. Wie so oft, kam alles anders, bis Mittwochnachmittag gearbeitet, dann wollte ich „mal eben“ die Düse am Vergaser wechseln, da bricht plötzlich ein Flanschsegment vom Vergaser ab, ohne dass es berührt oder angeschlagen worden wäre. Nach einer kurzen Überlegung wurde der Vergaser mit dem losen Segment mit der breiten Schelle wieder montiert, jetzt war eh alles zu spät. Zur Sicherheit packte ich noch ein weiteres Motorrad auf den Hänger, damit das erste auch hält. Mitternacht war alles fertig, um 3 Uhr nachts schellte der Wecker und es ging los. Als ich bei herrlichem Wetter ankam wurde die Tornax schnell ausgeladen, das Zimmer bezogen und das Bett getestet. Die Ausfahrten am Donnerstag und Freitag klappten ohne große Probleme, nur der 1. Gang wollte nicht immer so. Am Samstag dann, nach dem letzten Stopp, als es zurück zum Hotel ging, sprang der Motor wieder nicht an, erneut hing das Auslassventil. Als wir gerade das Motorrad auf den Hänger schieben wollten, meint Frank Gellißen plötzlich, dass das Ventil nicht mehr richtig hängt. Nach mehrmaligem Durchtreten kam das Ventil frei, und ich probierte erneut, den Motor zu starten. Er sprang sofort an, und ich fuhr aus eigener Kraft zurück. Natürlich hörte ich auf dem Rückweg alles Mögliche an Geräuschen, auch welche, die nicht existieren. Auf alle Fälle war ich froh und glücklich über das tolle Wochenende. Wieder zu Hause rieb ich die Ventilschaftführung noch einmal vorsichtig nach, danach machte ich einige Ausfahrten ohne Probleme. Beim Motorrad-Oldtimer-Treffen in

Wuppertal Vohwinkel habe ich mich, zusammen mit Dieter Kastel, für die Fahrt „Rund um Bad Münstereifel“ auf den letzten Drücker angemeldet. Die Veranstaltung fing beeindruckend an, doch noch vor Erreichen der Frühstücks-Station ging nichts mehr, wieder das Auslassventil. Ein Kollege aus der Tornax IG (ich bitte um Entschuldigung für mein schlechtes Personen- und Namensgedächtnis) fuhr zurück zum Start, um meinen Wagen mitsamt Anhänger zu holen, nochmals Danke dafür. Der Samstag war gelaufen, ich fuhr direkt nach Hause. Am Sonntag überkam mich die Bosheit, ich baute das Auslassventil aus (mittlerweile besaß ich eine gewisse Routine), und dann wurde die Ventilschaftführung mit einer einstellbaren Reibahle, Akkusrauben und viel Öl auf eine „Wurfpassung“ aufgerieben, sowie der Ventilschaft mit einem Läppstein abgezogen, da ein Bronzepickel auf dem Schaft saß (getreu dem Motto „halb kaputt ist rausgeschmissen Geld). Seit dieser Maßnahme bin ich einige Touren mit bis zu 150 Km Länge ohne Probleme gefahren. Ich hatte nur noch ein paar Kleinigkeiten, wie einen defekten Tachoantrieb (die Bronzebuchse wurde ausgedreht und 2 Nadelhülsen eingesetzt), einen defekten Lima-Regler (als die Lichtmaschinen nach dem polarisieren lud, ist mir vor Antritt der ersten Fahrt bei laufendem Motor die Batterie abgefallen, der elektronische Regler war sofort hinüber) und eine kaputte Benzinuhr (nach einem Schlagloch). Trotzdem bin ich in 2008 ca. 1.500 Km mit der Tornax gefahren, die Anstrengungen und der Ärger haben sich gelohnt.

## **Die Saison 2009**

Im Winter habe ich das Getriebe zerlegt und neu gelagert, der Bronzebuchse der Zwischenwelle war das Getriebefließfett nicht gut bekommen. Ich probiere zurzeit ein dickflüssiges (320-er) Getriebeöl aus. Außerdem habe ich das defekte Vergasergehäuse ausgetauscht und der Lichtmaschinenregler wurde noch mal neu justiert. Die Saison konnte beginnen. Bei der ersten Probefahrt bin ich nach ca. 30 Km liegen geblieben, weil ich keine Zündung mehr hatte. Beim Zerlegen stellte sich heraus, dass sich 2 Nietenköpfe oder Nietstiftköpfe (keine Ahnung, wo die hergekommen sind) zwischen die Läufer gesetzt haben. Die Läufer blockierten und die Köpfe haben sich bis zum Wicklungsschluss eingegraben. Nachdem ich den neu gewickelten Regler eingebaut hatte, ist mir bei der Probefahrt aufgefallen, dass der Motor nicht richtig hochdreht bzw. sich verschluckt. Ich wollte deshalb eine kleine Testfahrt mit einer kleineren Hauptdüse machen, der Motor beschleunigt richtig hoch, dafür ist mir bei dieser kleinen Tour der Sattel gebrochen. Zum diesjährigen Tornax-Treffen ging es dann Richtung Ulm. Bei echtem Kaiserwetter hat die Tornax fast problemlos funktioniert, nur am Freitag ist sie extrem heiß geworden, es war zuviel Öl im Kurbelgehäuse. Die Lichtmaschine scheint auch ordentlich Temperatur zu entwickeln, wenn sie richtig arbeiten muss, d.h. es kommt eine LED-Birne in das Rücklicht und eine schwächere Birne in den Frontscheinwerfer. Da der Motor scheinbar fast kein Öl braucht, ich aber die Ölpumpe nicht genug drosseln kann, fahre ich zurzeit mal mit geöffnetem, mal mit geschlossenem Absperrventil. Mit dieser Fahrweise konnte ich auch dieses Jahr die Ausfahrt „Rund um Bad Münstereifel“ ohne Probleme bewältigen (abgesehen von einem sich auflösenden Tacho). Eine Oldtimer-Ausfahrt des AVD-Wuppertal, welche u.a. von Dieter Kastel organisiert wurde, verlief ebenfalls ohne Probleme. Ich freue mich auf den Rest der Saison und dann auf das Treffen im nächsten Jahr.