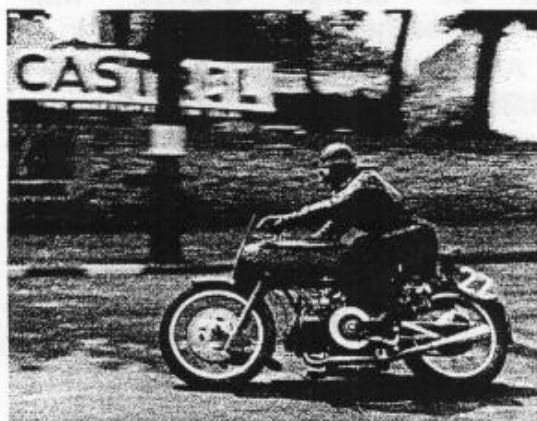


Ding richtig an, und dazu noch ein Metaldreieck zur Verstärkung oben drauf. So hat's der gestürzte Kollege gemacht. Oder man vergesse das Ausfallende und flexe es ab. Statt dessen nehme man ein Rohrstück, Innendurchmesser so, daß der Kettenspanner noch gut durchpaßt, Länge etwa zwei Zentimeter. Das schweißt man am Schwingenende an. Nun kann der Kettenspanner gar nicht mehr abrutschen.



Erfolgserlebnisse und Dämpfer

von Alfred Maier

Es ist schon ein großer Moment, wenn man ein altes Motorrad das erste Mal wieder zum Laufen bringt.

Meistens folgt diesem Hochgefühl ein Dämpfer.

Nachdem meine Nuovo Falcone nach der Restaurierung sofort angesprungen war, baute ich ein Manometer an, um den Öldruck zu kontrollieren. Und bekam auch prompt meinen Dämpfer. 1 bar im Leerlauf, 2 bar bei Drehzahl. Also Ölpumpe überholen: Zahnradzapfen überschleifen, Buchsen ins Gehäuse einsetzen, Gehäuse überschleifen und den Ring im rechten Deckel (Öleinführung Kurbelwelle) erneuern. Die Ölpumpe war so gut wie neu und ich hatte eine Menge Geld gespart. Aber meine Freude dauerte nur bis zur

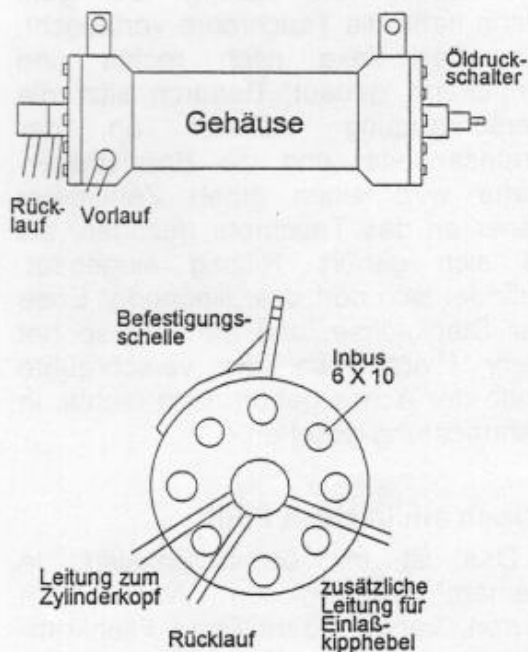
Öldruckmessung: 1 bar, bei warmem Motor nur 0,8. Es folgte eine mehrtägige Denkpause (Schnauze voll).

Dann verdächtigte ich das Überdruckventil, baute es aus und ließ den Motor ohne laufen. Wieder dasselbe. Jetzt baute ich interessehalber die serienmäßigen Ölsiebe aus und startete erneut: Der Zeiger stieg auf über 10 bar, bevor ich erschrocken die Zündung wieder ausschalten konnte. Meine Ölpumpe war also in Ordnung. Ich versuchte es wieder mit eingebautem Überdruckventil: 3,8 bar (hier öffnet das Ventil).

Ich denke mir nun, daß durch die Siebe nicht schnell genug Öl nachläuft, und die Pumpe den Innenraum der Siebe leersaugt. Vielleicht hat ein Falcone-Post-Leser eine bessere Erklärung, dann soll er sie mir bitte schreiben.

Ich beschloß also, die Siebe wegzulassen und einen Zusatzölfilter anzubauen.

Die käuflichen gefielen mir nicht, außerdem kosten sie Geld. Also selberbauen. Ich drehte aus Alu einen Zylinder mit zwei Deckeln, in welchen die Filterelemente der BMW-Boxer passen.



In der Mitte der Deckel sind Gewinde für den Öldruckschalter und die Rücklaufleitung. Die Deckel sind mit O-Ringen abgedichtet. Der Vorlauf ist am Gehäuse angeschlossen. Der Öldruckschalter sitzt „nach“ dem Filter, so daß bei verstopftem Filter die Kontrolleuchte brennen würde.

Das Ganze befestigte ich unterm Tank an der Rahmenstrebe, wo Sturzbügel und Hupe angeschraubt sind. Als Leitungen verwendete ich metallummantelte Schläuche mit auf-gepreßten Ringanschlüssen.

Das Ganze paßt optisch gut zur Falcone (direkt schade, daß man es unterm Tank kaum sieht, finde ich).

Ein weiterer großer Moment für den Oldtimerfahrer ist die TÜV-Prüfung. Meine Falcone bestand sie mit Bravour. Aber der nächste Dämpfer ließ nicht lange auf sich warten: Das Getriebe ließ sich nicht exakt schalten, und manchmal sprangen die Gänge wieder raus. Das Getriebe hatte ich als einzige Baugruppe nicht auseinander-gehabt. Auch die Kupplung rutschte. Nach 4 Wochen meldete ich die Falcone wieder ab und stellte sie in die Werkstatt (Schnauze voll).

Den Sommer über fuhr ich mit meiner T3 California. Im Winter zerlegte ich das Falcone-Getriebe.

Die Schaltgabeln wackelten auf ihren Achsen wie der berühmte Kuh-schwanz. Die Schalträder bzw. -wellen hatten seitlich so viel Luft, daß die Klauen nicht richtig einrasteten. Die Wälzlager liefen rauh oder wackelten.

Ein paar Schaltgabeln kostet 460 DM. Und ich hatte gedacht, mit ein paar Distanzscheiben wäre die Sache in Ordnung zu bringen.

Und wieder Ernüchterung, Pause, Rechnen, Nachdenken, Schnauze voll.

Schließlich begann ich mit den Schaltgabeln: Vorrichtung zum Auf-spannen gebaut, auf Bohrwerk aus-bohren lassen und Übermaßachse gedreht.

Dann setzte ich das Getriebe und Gehäuse zusammen (ohne Kurbel-

welle) und stellte fest, daß die Schaltklauen der Losräder nicht tief genug in die Festräder einrasteten. Die Position der Losräder wird durch die Schaltgabeln fixiert, also Festräder verschieben bzw. unterlegen.

Zigmal habe ich das Getriebe zerlegt, wieder zusammengebaut, ge-messen, Scheiben geschliffen und Zahnräder hinterdreht.

Aber zum Schluß rasteten die Schalträder sauber ein, die Welle hatte 0,1 Luft und alles drehte sich schön leicht. Lager und Kupplungsfedern erneuerte ich.

Nun bin ich mir sicher, daß mein Getriebe im Frühjahr tadellos funktio-niert und hoffe, daß der nächste „Dämpfer“ lange ausbleibt.

Ich wünsche allen Falcone-Club-Mitgliedern allzeit genügend Öldruck und guten Gangwechsel!

Klacks

von Karl Lotze

Erst mit dem Erscheinen der Juli-Ausgabe der MARKT (-Zeitung für klassische Autos und Motorräder) habe ich die Nachricht erfahren - Ernst Leverkus, „Klacks“ ist tot. Als ich das las, habe ich eine Gedenkminute eingelegt und einen Schluck guten Weines getrunken.

Persönlich habe ich ihn nie kennen-gelernt. Doch ich habe seine Testberichte (besonders den über die Nuovo), wie auch seine Bücher verschlungen, war er doch ein Motorradfahrer mit Leib und Seele, und ein begnadeter Motorradjournalist dazu. Ich habe jede Menge Tips für meinen Fahrstil aus seinen Büchern gezogen, und auch seine Artikel über Motorräder aus aller Welt trafen stets den Nerv: Was fährt anständig, wo sind die Schwachstellen. Bis kurz vor seinem Tod hat er aus seinem reichen Erfahrungsschatz über interessante -