

Mast und Schotbruch

Von Metz zu Hause war klar, dass wir den gerissenen Motor nicht weiter traktieren können. Also Dienstag direkt Ärmel hoch und Motor ausbauen. In der Gewissheit, dass mein Ersatzmotor im Eck steht und nur wenige Anpassungen vorgenommen werden müssen - kein großes Ding. Auf jeden Fall aufwendiger, als der Tausch eines BMW-Motors. (So hat man uns das in den Fahrerlagern oft genug bewiesen!)

Es waren ja noch gut 2 Wochen Zeit bis Schleiz. Nachdem der neue Motor für den Einbau vorbereitet ist, begutachte ich das Fahrwerk eingehend und siehe da, beide Rahmenunterzüge am Lenkkopf sind um die Hälfte eingerissen. Eine schnelle Reparatur kommt nicht in Frage, da die Risse zu dicht an den Hartlötstellen verlaufen. Da bin ich froh, dass Tütti & Harry mir ermöglichen das gestrippte Fahrwerk auf Ihrer großen Schweißplatte aufnehmen zu dürfen.

Also Fahrwerk verladen, nach Darmstadt in deren Firma transportiert und auf deren Platte aufgenommen. Gabel raus, Streben und Stützen für das Fahrwerk gebaut, Lenkkopfwinkel und Nachlauf ermittelt, und was nun? Mir ist seit 11 Jahren bekannt das Lenkkopfwinkel und Nachlauf nicht optimal sind, deswegen auch die hohen Lenkkräfte. Es fällt mir schwer, die große Flex in die Hand zu nehmen und den alten Lenkkopf vom Rahmen zu trennen.

Das tut weh, muss aber sein! Karl Heinz der alte Haudegen rät mir ebenfalls dazu mit den Worten: "Also Hermann, wenn du es richtig machen willst, dann musst du diesen Weg gehen! Aber es bleibt dir nicht viel Zeit!" Meine Antwort: "Karl-Heinz, die Israelis haben in 6 Tagen einen Krieg gewonnen. Da werde ich das doch auch in den verbleibenden 10 Tagen schaffen!"

Also Lenkkopf und Rundmaterial bestellt und neu bauen. Nach weiteren 2 Tagen an der Drehbank sind Lenkkopf und Rohrmuffen fertig bearbeitet. Weitere 2 Tage vergehen mit Anpassungsarbeiten am Fahrwerk.

Kurzerhand verhafte ich den Fachschweißer Wolfgang in seiner Schweißerei Montag in der Früh. Es sind nur noch 3 Tage Zeit bis zur Abfahrt nach Schleiz. Er hat Mitleid und lässt sich erweichen und schweißt mir das Ganze vorbildlich zusammen.

Montagsabends steht das Fahrwerk wieder auf eigenen Rädern in meiner Werkstatt.

Dienstag: Motoreinbau mit allen Anbauteilen.

Mittwoch: Elektrik und Bowdenzüge und die Kleinteile.

Mittwochabends um 19 Uhr steht der Bock fertig auf der Startmaschine. Mein Sohn Jonas drückt das Heck auf die Rollen und..... die Diva läuft!!!

Also sofort einladen und freuen. Warum riecht das hier so nach Diesel? Der Rennbus tropft!

Am Donnerstagmorgen schnell nach Darmstadt. Iveco ist Kunde bei Tütti und Harry. Zufällig ist auch noch ein Monteur von Iveco bei den beiden und schaut mit mir unter den

Bus. Alles halb so wild. Die Rücklaufleitung zum Tank hat ein Leck und damit kann ich leben.

Schnell nach Hause und noch Luft auf die Reifen des Rennbusses. Was ist jetzt los? Ein Zwillingsreifen ist platt! Schnell nach Bischofsheim das Rad runter und der Reifenmonteur wechselt mir noch schnell das Ventil.

Anschließend fahren Vroni & ich zu Bernd & Britta, hängen den Ernst an und machen uns auf nach Schleiz.

FEDDISCH!!!