

Die Winterausgabe von LaStrega soll diesmal verstärkt dem Basteltrieb der kalten Jahreszeit gerecht werden. Wenn's draußen stürmt und schneit, sollte das geliebte Stück in der Garage bleiben und schon einmal vorbereitet werden für die nächste Saison. Und es stehen schon wieder haufenweise Wünsche auf der Liste, wie das Moppet eine entscheidende Verbesserung erfahren soll: vom 400er Zylinder über Ölfilter bis hin zu neuen Schwingenlagern oder einem Kettenkasten. Aber auch Reparaturen stehen an: Stoßdämpfer undicht?...Reifen abgefahren?...na, der Tacho ist auch nicht mehr so genau und paßt außerdem sowieso nicht zum "competizione"-Drehzahlmesser. Also reingeschaut in die nächsten Seiten, vielleicht ist ja was dabei.....

# CAMEL - Filter

von Harry Mädler

Hier der lange versprochene erste Teil des Artikels über die von mir entwickelte Ölfilteranlage mittels Patronenwechselfilter. Es erübrigt sich wohl, über die Original-Filterung des Motoröls viele Worte zu verlieren. Ölfilter kann man das billige Ölsieb der Morini wohl nicht nennen. Und das bei einem gleitgelagerten Motor. Eigentlich schade, bei einem so robusten und netten Motorrad, wie es nun mal die Morini ist (das nicht schon vom Werk aus). Für den Motor wäre eine bessere Ölfilterung Pflicht. Aber Pleuel, Kurbelwellenlager und neue Kurbelwellen bringen Geld, viel Geld... Anbei also die nötigen Fertigungsskizzen und Photos von der 500er von Manfred Niehoff, der die Anlage schon viele km fährt. Die Skizzen und Zeichnungen für die nötige Änderung des Kupplungsgehäusedeckels (Anschluß des Adapters zur Kurbelwelle und Änderung der Ölkanalführung im Deckel) kommen vielleicht im nächsten Heft, wenn ich die Zeit dafür finde. Später vielleicht noch einige Bemerkungen zu Umbau auf MZ-Kettenkasten.

Nach 174000 km meiner 3½VT, Baujahr 3.73, mit verbessertem Ölfilter, versteht sich, hat sich mein Getriebe knirschend verabschiedet. Bei der Demontage wurde ein schwerer Kolben- und Zylinderschaden am vorderen Zylinder (400er Gilardoni-Zylinder) entdeckt. Der Bereich des Kolbenbolzens ist regelrecht ausgeschmolzen. Ihr könnt Euch sicher vorstellen, wie der Zylinder aussieht. Leider, wie üblich, hat man weder durch Leistungsverlust noch meßbaren Ölverbrauch etwas von dem Schaden gemerkt. Nun tut seit kurzem ein 3½-Kanguro-Motor, 87er Baujahr mit einem neuen 400er Gilardoni-Zylinder seine Arbeit. Aber der alte 73er Motor war besser, viel besser. Übrigens: ihr habt doch alte Technik-Freaks wie "Bummi". Problem Nr. 1: Vergaser! Die Original-25er-Flachschiebervergaser kann man wohl vergessen. Welcher Typ Rundschiebervergaser ist für den 400er Gilardonisatz geeignet?

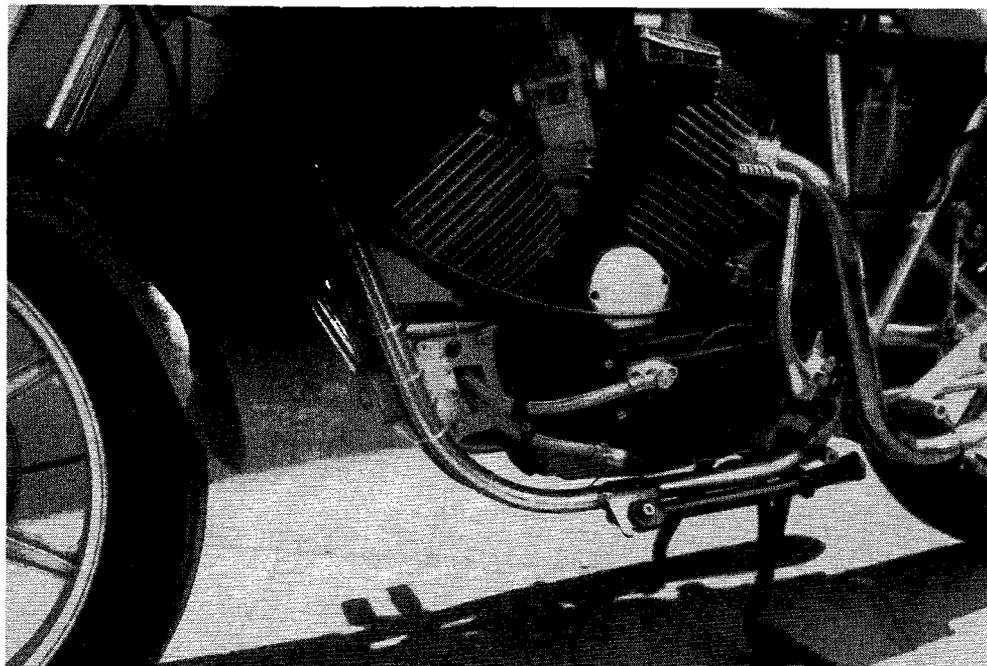
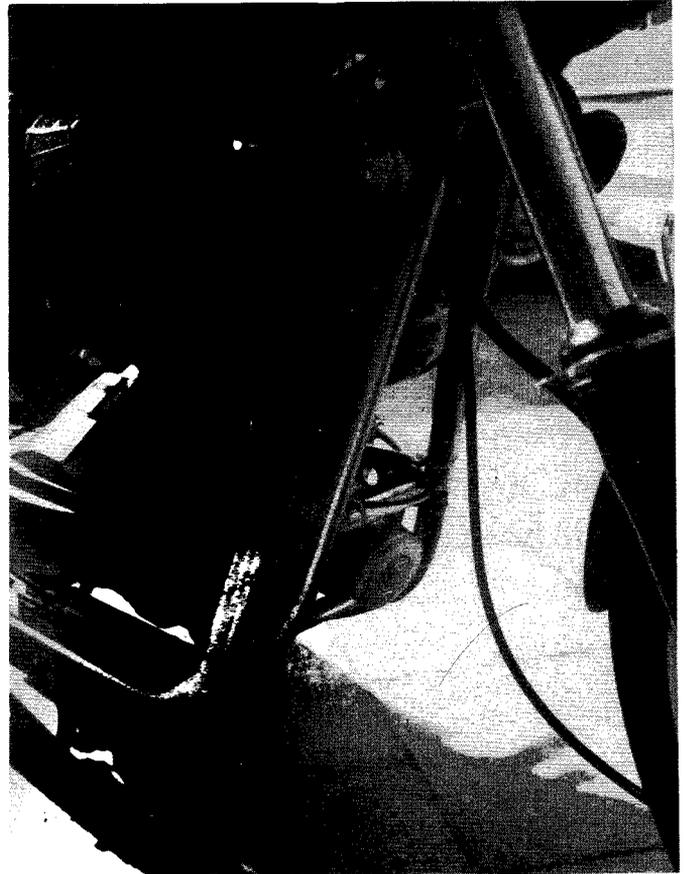
Bummi: Vielen Dank für die Blumen, lieber Harry, aber leider bin ich wirklich ein "alter" Technik-Freak, dessen original 3½er VT und 500er 5-Gang einfach nur gut läuft. Von den "neumodischen" Hupfmorinis wie der Kanguro weiß ich leider nicht sehr genau, welche Änderungen der Motor erfahren hat. Und die 400er Zylinder scheinen ein echtes Problem in Punkto Abstimmung zu sein. Da hat jeder sein eigenes Rezept. Ich muß daher Deine Anfrage an die geschätzte Leserschaft weitergeben.

Deine Zeichnungen sind übrigens so vorbildlich, daß jede halbwegs gut ausgerüstete Schlosserei die Teile fertigen könnte. Kompliment!

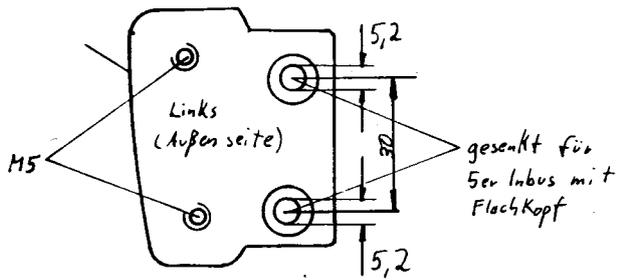
Zur Kostensenkung der Lösung sei allerdings noch gesagt, daß die Motoraufhängung natürlich nicht unbedingt neu anzufertigen ist, sondern lediglich die passenden Bohrungen zur Befestigung der Filterplatten-Befestigungsstücke verpasst bekommen muß. Für den schmalen Geldbeutel also nix VA, sondern Originalblech plus entsprechende Lücken und Löcher. Das "Maß x" sollte möglichst am vorhandenen Motorrad ermittelt werden. Es ergibt sich aus dem Abstand der Originalmotorhalteplatten minus 16mm (Dicke der beiden Filterplattenbefestigungen).

Ein weiterer Tip zur Kostensenkung: man munkelt, daß die Filterplatten des "Döschewo", zu Deutsch der "Ente", ein recht gutes Basismodell für die Filterplatte abgeben. Wer prüft es nach und berichtet?

Alles andere sagt im Prinzip der Bastelbogen.



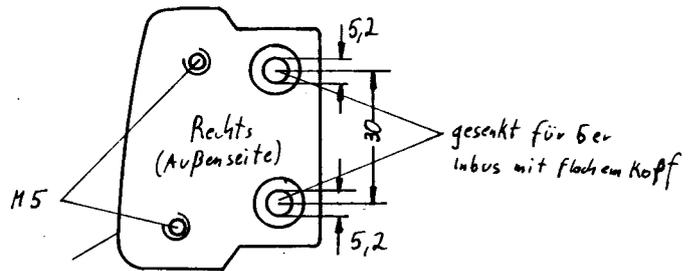
# BRÄSTELBΩGEN



Lochabstand der M5-Gewinde zusammen mit den Motor aufhängungen gebohrt.

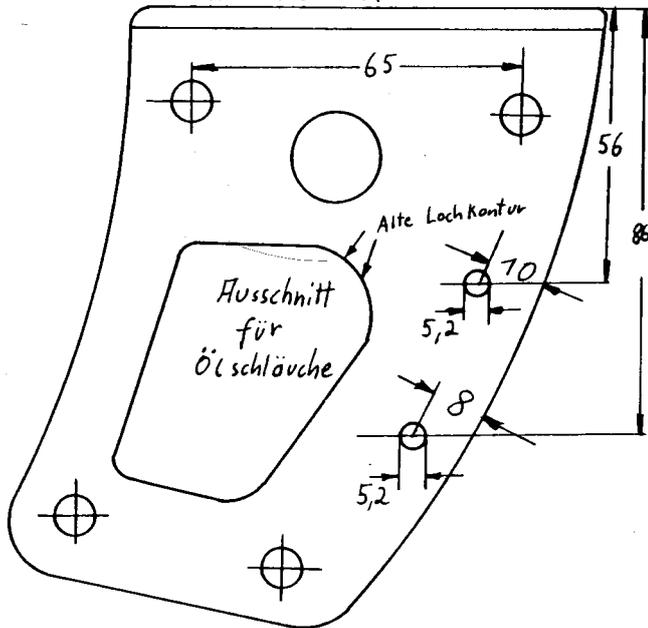
Motor aufhängung links, Innenseite

Filterplatten-Befestigungsstücke  
Material: 8mm Aluminiumplatte

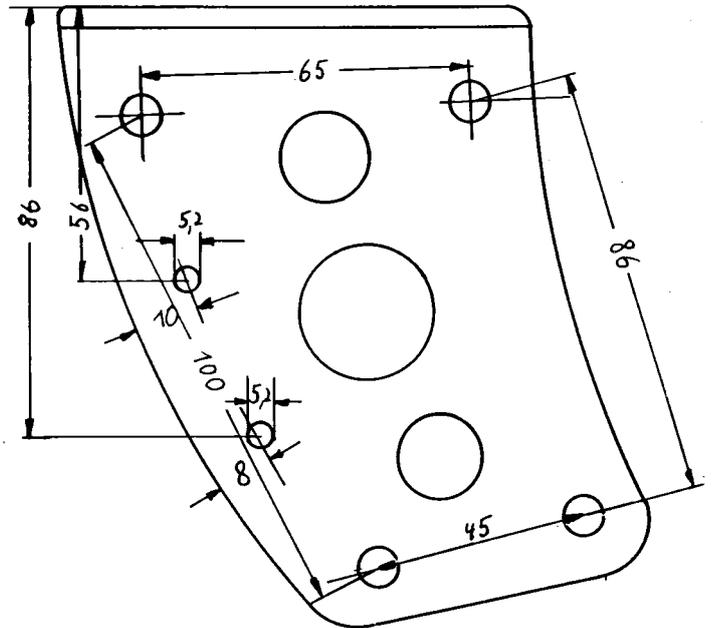


Motor aufhängung rechts, Innenseite

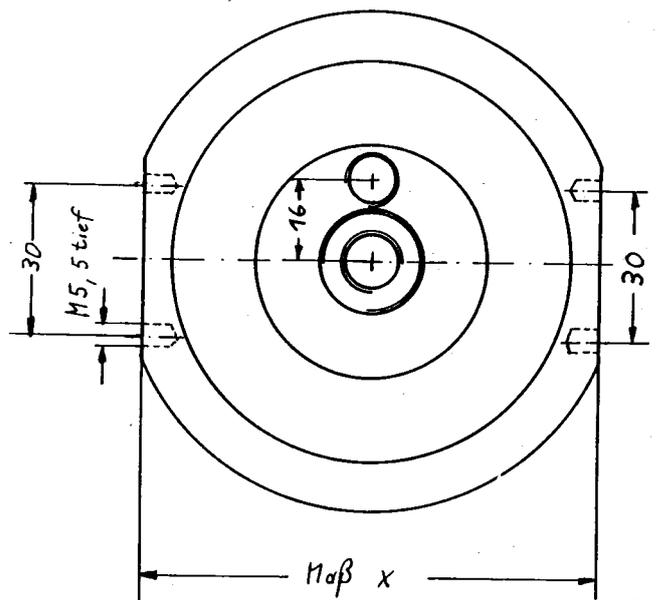
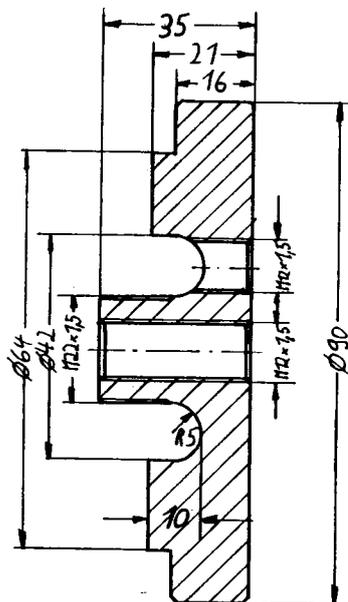
Material VA 3,0 dick  
oder Titan 2,5 dick



Material VA 3,0 dick  
oder Titan 2,5 "



Der Adapter für den Anschluß am linken Kupplungsgehäuse wird in einem der nächsten Hefte nachgeliefert. Das Prinzip des neuen Ölkreislaufes zeigen die Bilder auf Seite 6. Sie stammen übrigens von Dietmar Edel. Der Hauptölstrom wird also vor dem Eintritt in die Kurbelwelle in den Feinfilter umgeleitet und gelangt danach erst an die Schmierstellen der KW. Vorteil: bessere Filterung  
Nachteil: wenn der Feinfilter zu ist, zeigt der Öldruckschalter an der Original-Einbaustelle den falschen Öldruck an, nämlich den Zulieferdruck an den Filter. Er sollte also mit den entsprechenden Adaptern hinter den Feinfilter wandern.



Fortsetzung:

# BASTELBÜCHER

In Ergänzung zum Bastelbogen im letzten Heft, wo wir Fertigungsskizzen der Anschlußplatten für einen externen Ölfilter nach der Idee von Harry Mädlar veröffentlicht haben, hier nun noch der Anschlußadapter für die Schlauchzuleitungen von der Filterpatrone zum Motor (Bild 1).

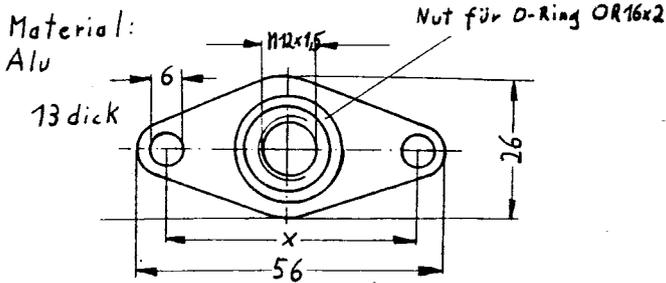


Bild 1

Um den Adapter am Kupplungsgehäusedeckel anschließen zu können, muß dieser zunächst abgebaut werden. Außen erkennt man die Kanalführung von der Ölpumpe zur Kurbelwelle (Bild 2). Dort, wo innen ein Simmering unter einem augenförmigen Abschlußblech liegt, wird nach außen durchgebohrt und ein Gewinde M12x1,5 geschnitten. Um diese Gewindebohrung herum wird von außen mittels einer Fräsmaschine eine plane und glatte Fläche geschaffen, an der der gezeigte Anschlußadapter sauber anliegt und mit einem O-Ring abgedichtet wird. Um den Adapter festzuschrauben, müssen die beiden Gewindelöcher für das augenförmige Halteblech von innen – natürlich ohne das Gewinde zu beschädigen – nach außen durchgebohrt werden. Hieraus ergibt sich dann auch der Lochabstand x in Bild 1. Von außen kann nach entsprechendem Aufbohren je ein Aufbohren M6 zur Adapterbefestigung eingeschnitten werden. Hier müssen bei der Endmontage die Schrauben mit Dichtpaste eingesetzt werden. Den flachen Kupplungsdeckel, der die Kupplung vor Schmutz und Nässe sowie die Schuhe vor der laufenden Kupplung beim Fahren schützen soll, kann man mit einer Laubsäge o.ä. entsprechend der Adapterkontur ausschneiden.

Damit nun der Ölstrom von der Ölpumpe nicht mehr den alten Weg nimmt, sondern durch den neuen Filter fließt, muß der von außen sichtbare, schräg aufwärts laufende Kanal verschlossen werden. Dazu läßt sich am einfachsten ein passendes Gewinde in die Kanalwände schneiden, in das man dann eine Madenschraube dreht. Wenn der Deckel einen Öldruckschalter besitzt, ist der Kanal durch das Anschlußgewindeloch des Schalters sofort erreichbar. Ansonsten muß dieser Anschluß erst noch durch Aufbohren und Schneiden eines Gewindes M12x1,5 erstellt werden. Die Madenschraube sollte man dann mit Dichtpaste oder Loctite einkleben.

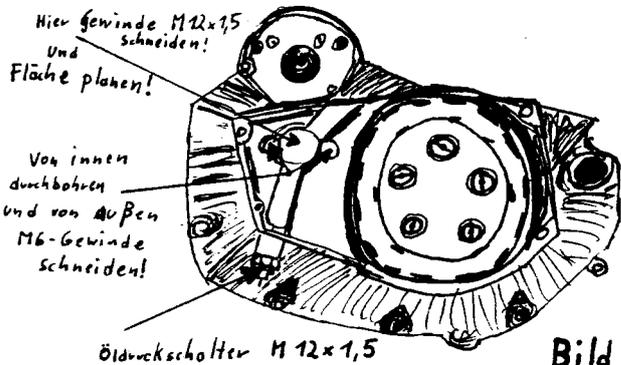
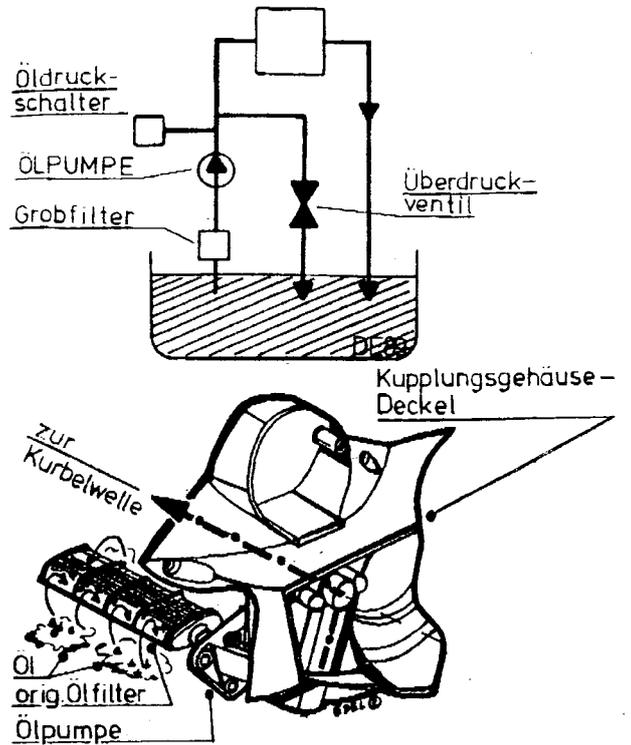


Bild 2

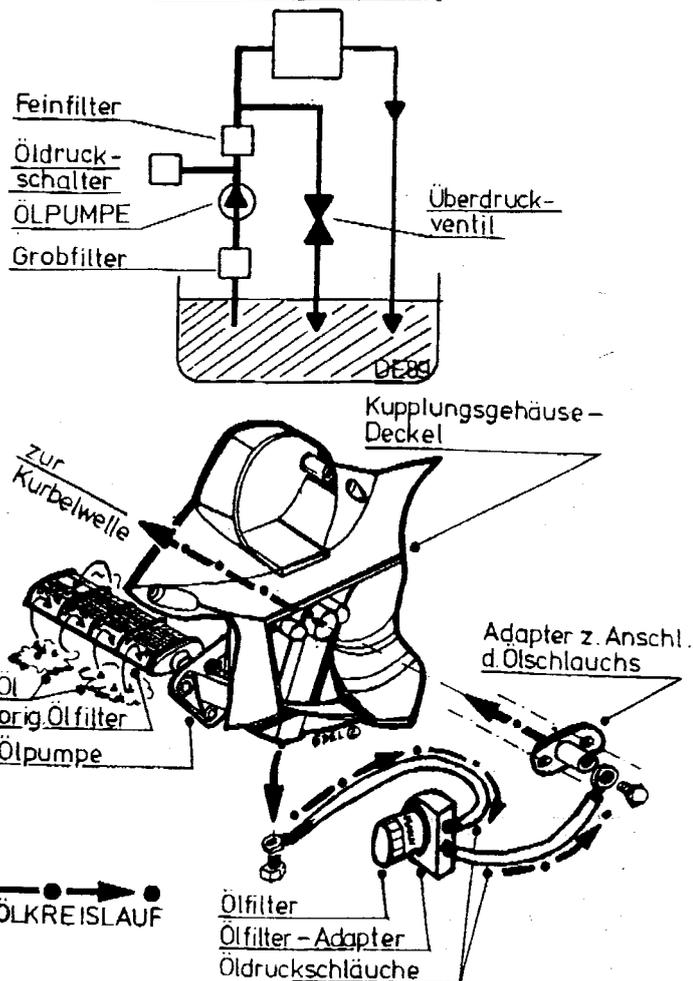
Passende Schläuche erhält man für ein paar Mark in jedem Industriebedarfladen, der Hydraulikfittings vertreibt. Den Schlauch gibt es als Meterware. Anschlüsse sind entweder zur Selbstmontage oder verpresst erhältlich. Will man verpresste Anschlüsse (weniger klobige Ausführung), so kann der Händler meist den gesamten Schlauch auf Maß in Kürze anfertigen. Wem die bis hierher beschriebene Schrauberei zu aufwendig ist, weil es Fähigkeiten oder Möglichkeiten überschreitet, der kann sich ja mal an die Fa. Heim wenden. Dort gibt's den gesamten Umbau zum akzeptablen Kurs.

Bummi



ÖL-KREISLAUF  
Original ölkreislauf

Schmierstellen im Motor



Öl-KREISLAUF  
Ölfilter  
Ölfilter-Adapter  
Öldruckschläuche  
Kreislauf a la Harry