

Eine Unendliche SFC 1000 Geschichte....

die im Sommer 1993 begann, als mir von einem Freund die SFC 1000 eines Bekannten zum Kauf angeboten wurde. Das Moped stand seit 5 Jahren abgemeldet in einem Schuppen im Außenbereich von Mettmann und hatte gerade mal rund 18.000 km auf dem Zähler. Das Moped wurde 1986 bei Moto Witt im Rheinauhafen Köln erworben und ein paar Jahre gefahren. Irgendwann wurde die Maschine in dem besagten Schuppen abgestellt und "vergessen". Mein Freund hatte sich die Acront-Felgen, die sich der Bekannte als Ersatz für die Oscan-Felgen gekauft hatte, gesichert. Als die Felgen abgeholt wurden, war auch die SFC im Gespräch und mir angeboten (damit sie in der "Familie" bleibt).

Nachdem man sich über den Kaufpreis geeinigt hatte, habe ich die SFC im Sommer 1993 abgeholt und in meiner kleinen Werkstatt (die ich damals noch hatte) abgestellt. Eigentlich war das Moped sofort fahrbereit, sieht man mal von dem mindestens 5 Jahre alten Motor- und Gabelöl, den brandneuen aber leider plattgestandenen Reifen, der tiefstentladenen Batterie (seltsam, daß die in den 5 Jahren nicht durch Frost gesprengt wurde) und dem uralten bleibeladenen Sprit im Tank ab. Also wurden erst einmal alle Flüssigkeiten sowie Reifen gewechselt. Selbstverständlich wurde der SFC auch eine neue Batterie und frischer Sprit spendiert. Alles in allem ~ 255 € (damals noch die gute alte Deutsch Mark, also ~ 500 DM). Im Sommer 1994 war alles fertig (ich war seinerzeit im wilden Osten am Arbeiten) und bereit zur Anmeldung.

Zuvor mußte die SFC aber noch ans Laufen gebracht werden und die Vergaser nach der erforderlichen Komplettreinigung synchronisiert werden. Hierzu habe ich meinen Freund eingeladen, der das benötigte Equipment auf seiner 1200er LAVERDA mitbrachte. Als alles montiert war, hieß es "die springt nie und nimmer an. Die hat sich mit einem lauten Knall verabschiedet und war nicht mehr dazu zu bewegen anzuspringen". Aber die SFC sprang an, nach wenigen Umdrehungen des Anlassers! Äh, LAVERDA eben....

Vergaser synchronisiert, Verkleidung, Tank und Bank montiert und nochmal gestartet.... Sie macht keine Mucken und war wieder sofort da. So muß das –grins-.

Mit einer roten Nummer (heute Kurzzeitkennzeichen) bin ich dann zu TÜV geschradelt um eine Vollabnahme, weil länger als 1 Jahr abgemeldet, zu bekommen. Das Schauspiel war mal wieder ein typisches TÜV-Erlebnis!

TÜVer, im tiefsten Hünserück

Dialekt Ja, was haben wir denn da?

Ich, reinrassiger

Neanderthaler Eine LAVERDA SFC 1000 ohne Brief. Ich brauche eine Vollabnahme und ein Gutachten für die Ausstellung eines neuen Fahrzeugbriefs.

TÜVer umkreist das Moped, schaut hier "Das ist aber nicht Original"

Schaut dort "Das ist aber nicht Original"
 Schaut unten "Das ist aber nicht Original"
 Schaut oben "Das ist aber nicht Original"

Ich, arme Sau Herr TÜV, da ist nichts verändert worden, das ist alles Original! Ich hab auch Berichte über die SFC-Classik....

TÜVer Ha, wust's ich doch, die ist umgebaut die Maschine, da ist nix mehr Original, da steht's doch -P-O-L-Y-B-A-U-E-R-

Ich arme Sau Herr TÜV, da ist nichts verändert worden, das ist alles Original! Ich hab auch Berichte....

TÜVer -da ist nix mehr Original-, was wollten 'se nochmal, achja -da ist nix mehr Original-

Ich arme Sau Herr TÜV, ich hab nix verändert, das ist alles Original! Ich....

TÜVer da ist nix mehr Original, steht doch auf der Scheibe

Ich arme Sau Herr TÜV, gehen Sie doch erst mal kucken ob Sie überhaupt Daten von der Maschine haben, (bevor wir uns die Köpfe einschlagen).

"Stunden später"

TÜVer Äh, Öh, Hmm, von dem Moped ha'm wir nix, Ich kann Ihnen kein Gutachten ausstellen ohne Daten. Von 'ner 1200er und 'ner 500er ha'm wir was, aber von einer SFC 1000, ne da ha'm wir nix

Ich arme Sau Würde eine Kopie des Fahrzeugbriefs eines baugleichen Fahrzeuges für die Erstellung des Gutachtens ausreichen?????

TÜVer schau'n wir mal, besorgen Sie erst mal eine...

Was war das denn für eine Nummer? Werner Oder was?????

Also ab nach Hause, damals zwischen Kastellaun und Treis-Karden, und an die Strippe, damals waren noch Telefone, die am Kabel hingen, und Telefonbücher üblich, wo krieg ich jetzt eine Briefkopie für das Moped her? (verdammter Idiot, wat schmeißt der auch den Brief fott, verdammt). Nix Internet...schnell mal gucken, nix , Email ...schnell mal anfragen.

Zu Hause angekommen, erst mal mi'm Uwe Witt telefoniert und Erfolg gehabt. Es sollte in Wesseling eine Briefkopie für mich bereit liegen. Also wieder auf das (hoffentlich schnelle) Moped und ab nach Wesseling. Vom Hunsrück auch nicht mal eben um's Eck!

35°, die Sonne brennt, das Leder glühtdie SFC bleibt kalt, ~ 75°C auf der Anzeige, trotz volle Pulle (7850 upm) auf der Bahn (hab's schließlich eilig). PuhAh, rechtzeitig geschafft. Briefkopie erhalten und noch erklärt bekommen warum "P-o-l-y-b-a-u-e-r" auf der Verkleidungsscheibe steht. Dann mit dem Hinweis "wenn die dir das nicht glauben ruf mich an, ich verklicker denen das dann" auf dem Absatz umgedreht und wieder nach Simmern gepeßt,

zum TÜV, die zweite.

TÜVer ja, was haben wir denn?

Ich Ich war heute vormittag schon mal da. Eine LAVERDA SFC 1000 zur Vollabnahme mit Gutachten für einen neuen Brief, der alte Brief wurde vom Vorbesitzer entsorgt. Ich habe da eine Briefkopie

TÜVer Zeigen Sie mal

Die Briefkopie wechselt den Besitzer

TÜVer Ja das reicht, damit kann ich arbeiten.

Sprach´s und schaute sich die Rahmennummer am Steuerkopf an und notierte sie, drehte sich auf dem Absatz um und wollte in sein Kämmerlein entschwinden.

Ich wie, was, war es das schon? Keine Funktionsprüfung?

TÜVer Wieso das denn? Sie sind doch hierhingekommen, oder? Na gut, machen Sie bitte mal Licht und Blinker. Sehn´se Geht doch.

Drehte sich um und ging,...kam noch einmal zurück und notierte sich die vollständige Rahmennummer und ging wieder. Eine ¼ Stunde später kam er mit den Papieren wieder und wünschte mir noch eine gute Fahrt.

Also jetzt aber los, eh schon genug Zeit vertrödelt. Anmelden!

Nach der Anmeldung gab es einige wunderbare Touren mit der SFC bisja bis der linke Vergaser anfang zu schlabbern. Ei, was hat se denn??? Na ja, da war ein Schwimbernadelventil defekt. Um nichts falsch bzw. zweimal zu machen drei Schwimbernadelventile und drei komplette Dichtsätze mit Einspritzmembranen geordert und das defekte Schwimbernadelventil erst einmal provisorisch repariert (Gummikegel, der das Ventil schließt, gebastelt) und...

weiter den Hunsrück und die Eifel unsicher gemacht bis....ja bis auf einer Tour mit Freunden zur "Alten Schmiede" in Daun (allseits bekannt als "wir faaahn ma zu Henry") irgendwas an der Hinterhand komisch auffiel. Das Hinterrad verhielt sich eigenartig schwammig und gar nicht mehr so stabil. Beim Henry angekommen purzelten auf der Bremsenseite des Hinterrades die Kugeln aus dem Radlager, zumindest die die noch anwesend waren und sich keinen Urlaub von ihrer Tätigkeit genommen hatten. Toll! Grandios....

Samstagmittag, ...mitten in der Eifel,wo krieg ich hier Radlager her?

Rat hatte Henry, der hatte einen motorradfahrenden Gast aus Jünkerarth (knapp vor Stadtkyll) der ein Geschäft für solche Bauteile betrieb und nach eine Telefonat mit seinem Zuhause sagte: "Ich habe die Lagergröße vorrätig, aber als RZ-Lager - Metalldeckel statt Gummidichtung -. Sie liegen für Sie bereit und können sie abholen."

Es geschehen noch Zeichen und Wunder, ansonsten hätte ich die Gelben Engel rufen müssen (Euroschutzbrief) für meinen Heimtransport. Also hinten auf die FJ 1000 meines Freundes gesprungen und ab nach Jünkerarth. Die Lager abgeholt, bezahlt und wieder zurück nach Daun, mal eben 60 km hin und her. In rekordverdächtiger Zeit! Nu erst ma ´ne Tass Kaff und dann Radlager einbauen....

Nach der Aktion entspannt nach Hause gedüst, mit kleinen (großen) Umwegen durch die Vulkaneifel.

In den 1994 verbliebenen 5 Monaten habe ich 25.000 km mit kleinen und großen Touren auf den Kilometeranzeiger der SFC gezaubert. Man, was für eine göttliche Zeit.

Dann kam der Winter – die mopedlose Zeit -. An einem schönen Sonntag im Jenner 1995 konnt ich´s mir nicht verkneifen (Entzugserscheinungen) und bin mit der "Dicken" (SFC) losgedüst, in die Eifel zum Henry. Es kam wie es kommen mußte man quatscht und quatscht und....es war dunkel und spät. Also los nach... hoppla was glitzert denn da auf der Sitzbank? So´n Driss es hat gefroren. "Versuch macht Kluch" dachte ich mir und düste los. Vom Henry zur Autobahn geht´s erst mal bergauf, dann bergab und dann wieder rauf. Wenn du es zur Bahn schaffst, dann klappt es auch mit dem nach Hause fahren. Gedacht, getan und es ging. Die Dicke meisterte die winterlichen Verhältnisse ohne Probleme.

Ein, zwei Wochen später wieder ein wunderschöner sonniger Sonntag im Jenner. Ich konnt´s mir wieder nich verkneifen, sprang auf die "Dicke" und düste in die Eifel..., richtig geraten zum Henry und dachte erst spät an die Heimfahrt. Déjà-vu, diesmal in weiß! Mit dünner weißer Auflage auf dem schwarzen Asphaltband. Also wieder bis zur Autobahn, da wird schließlich gestreut, und auf der Bahn erst einmal den Salzstreuer überholt, will mir mein Moped schließlich nicht versauen. Auch jetzt bei weißem Untergrund lief die "Dicke" tadellos und je weiter ich nach Koblenz kam, desto weniger weiß war es.

Jetzt reicht es dachte ich so bei mich bei. Nicht noch einmal so ein Schiet und verkniiff es mir bis Anfang März mit der Eifel. Dann mußte ich aber wieder los, in Luxemburg Rauchwaren beschaffen. Diesmal ging es mal über den Hunsrück, mal durch das Moseltal und mal durch die Eifel Richtung Trier und dann nach Luxemburg. In Wasserbillig lief die Dicke auf einmal nur noch auf zwei Zylindern, nämlich den beiden äußeren.

Was ist denn nun schon wieder????

mal testen. Langsam hochziehen, "Oooch, da sind ja wieder alle beisammen."

Gas weg "Uupps, da fehlt doch einer"...

Also mit Drehzahl durchs Land heizen, ist nicht so tragisch - braucht die "Dicke" sowieso.

Wieder zu Hause, erst einmal rumtelefoniert, wer denn für die SFC überhaupt Zündspulen hat. Meines Wissens nach waren die Spulen zu der Zeit nicht erhältlich. Ich bin dann in Frankfurt am Main fündig geworden und sofort mit der SFC hin gedüst. Die Spulen wurden vor Ort ausgetauscht, wegen der besseren Fahrdynamik...

Und es standen weitere Touren durch die Eifel, den Hunsrück und das allseits beliebte Ourtal in Luxemburg an. Und immer wieder mit einem Stop in Daun, einen Kaffee schlürfen und Benzin quatschen. Eines schönen Tages fragt mich einer "warum hat die denn zwei Tankstutzen" - Depp, warum hat deine Maschine nur einen?-. Eine gute Frage, die bis heute ungeklärt blieb.... Oder hat jemand eine einleuchtende Erklärung, nein keine ästhetische, denn über Geschmack läßt bekanntlicherweise trefflich streiten. Die Sache mit der Tankentlüftung hätte man sicher auch anders lösen können – ist keine befriedigende Erklärung -.

An einem wunderschönen Sonnentag, nach einer wunderschönen Tour logisch durch Luxemburg und die Eifel, gab die Dicke wieder die Zicke. Nach einem Stop um die Landschaft der Vulkaneifel zu genießen und mit blauem Dunst zu verschandeln fehlten mir plötzlich alle Gänge über dem zweiten. Runterschalten in den Ersten klappte noch ein einziges Mal, aber hochschalten in den Zweiten war nicht mehr drin! Was war denn jetzt schon wieder? Also "gemütlich" im ersten Gang Richtung Heimat getuckert, mit so etwa 50 km/h.

An einer Baustellenampel am Cochemer Berg kam was kommen mußte und ich gar nicht gebrauchen konnte. Der Kolben des Kupplungsdruckzylinders wurde inkontinent und ergoß die kostbare Hydraulikflüssigkeit über den Rahmen auf die Straße. Glücklicherweise war ich in der Eifel und dem Hunsrück unterwegs. Hier gab es nur gaaanz wenige Ampeln, und an so einer stand ich. So wurde an den noch kommenden zwei Ampeln der Motor über den Killschalter gestoppt und mit Anlasser angefahren (Motor gestartet). Nach etlichen Stunden stand ich vor der heimischen Werkstatt und war einfach nur fertig. Was für eine Tortur!

Am nächsten Tag begab ich mich an die Reparatur der Defekte. Erst einmal das Leichte, der Kupplungsdruckzylinder. Deckel runter und festgestellt, daß der Kolben fast aus dem Zylinder gedrückt worden war, also viel zu weit rausstand. Die erste Druckstange aus der Getriebehauptwelle gezogen mit der Kugel und der zweiten Druckstange dran. Alle drei Komponenten waren untrennbar miteinander kaltverschweißt!

Dann den Primärdeckel abgenommen um zu sehen warum ich nicht mehr schalten konnte. Dumm nur, daß die Schaltmimik hinter der Kupplung montiert ist. Um prüfen zu können welcher Defekt vorliegt mußte die Kupplung raus. Na toll, wieder eine längere Schraubaktion.

Egal, muß eh gerichtet werden und zum Spaß haben habe ich ja noch meine 1000 3 CL – die Kleine -, eh das bessere Moped für die kleinen Sträßchen in Hunsrück und Eifel.

Also, Kupplung ausgebaut und Schaltmimik freigelegt. Die sieht aus wie die von der 3 CL, nur kleiner. Die Ursache die zum Ausfall der Schaltung geführt hat war der Bruch einer Feder, nein nicht die Schenkelfeder, die den Schalthebel in Nullstellung bewegt, sondern die Feder, die den Klinkenhebel an die Schaltwalze drückt, war gebrochen, sehr ungewöhnlich.

So mußte ich mal wieder nach Wesseling kacheln und Ersatzteile für die Dicke besorgen. Diesmal bin ich aber nicht über die BAB sondern über die kleinen Eifelsträßchen nach Wesseling gefahren.

Vorher hatte ich noch mit meinem Freund telefoniert und ihm mein Leid geklagt. Der wollte seine 1200er loswerden, weil sie ihm nur noch Ärger bereitete. Ich schlug ihm vor, daß wir uns beim Witt treffen, ich dem Witt die SFC verkaufe und mit dem Erlös von ihm die 1200er übernehme. Eigentlich ein guter Deal, für alle. Wir trafen uns auch beim Witt, aber nicht um den Deal abzuwickeln, schade. Also nur die Ersatzteile (zwei Klinkenhebelfedern, zwei Schenkelfedern, zwei Druckstangen und eine Kugel) eingekauft und zurück in die Werkstatt.

Der Einbau war problemlos und ging flott über die Bühne. Am Abend war die Dicke schon wieder einsatzbereit....

Im September 1995 bin ich vom Hunsrück wieder ins Rheinische zurück. Um Kosten zu sparen wurde die SFC abgemeldet. Ich fahr die 3 CL nun mal sehr gerne und die war auch um einiges günstiger als die SFC (Versicherung und technischer Unterhalt). Aber die 3 CL machte mir einen Strich durch die Rechnung. Ich wollte von Neuss zu einer kleinen Spritztour aufbrechen als übelste Geräusche aus dem Motor der Kleinen an mein Ohr drangen, was mich veranlaßte schnellstens umzudrehen und die Kleine abzustellen. Also doch SFC für die nächste Zeit....

Das es fast 7 Jahre wurden ist ein anderes Thema....über das ich noch berichten werde.

Während dieser Zeit bewegte sich der Kilometerzähler der SFC auf über 89.500 km. Es wurden etliche ausgedehnte schöne Touren, auch mal ohne Defekte, einem unverschuldeten Unfall - Abschluß durch einen von seinem Kurschatten abgelenkten Autofahrer in Daun während dem letzten Treffen von Alex und Christiane - und meine erste Reise nach Breganze. Vor allem aber die Treffen in Bad Orb, Daun und Horb am Neckar.

Im Frühjahr 2002 kam ich mit der SFC von einer kleinen Sonntagsnachmittagstour zurück als kurz vor dem Heimathafen ein ganz seltsames Geräusch aus dem Motor an meine mit einem Helm bedeckten Ohren drang, daß ich nicht einordnen konnte. Da der Motor aber lief riskierte ich es die paar Meter noch nach Hause zu fahren, allerdings mit niedriger Drehzahl. Ich stellte mich schon mal auf eine längere Schraubaktion ein.

Die SFC kam mal wieder auf die Terrasse und ich kniete bei herrlichem Sonnenschein vor dem Moped und suchte nach der Ursache des gerade aufgetretenen nicht zur üblichen Geräuschkulisse der SFC gehörenden Geräuschs. Fündig wurde ich im Ventiltrieb. Von der Tasse des mittleren Zylinders war der Tassenboden abgerissen und die Nocke lief auf dem Shim. Das Hemd der Tasse steckte in der Bohrung im Zylinderkopf fest.

Also wieder einmal nach OCT. Glücklicherweise fand sich noch eine gebrauchte Auslaßnockenwelle im großen Fundus von OCT die passabel aussah. Dazu noch eine neue Tasse oder waren es gar drei ? eingepackt und wieder zurück ins Neanderthal...

Die Schrauberei ging glücklicherweise flott über die Bühne und nach ein paar Tagen stand die Dicke wieder fahrfertig in der Tiefgarage.

2002. Spätsommer. Eigentlich wollte ich in meinem Urlaub "nur" die Jungs in Bad Orb besuchen und mich von hier treiben lassen. Ich habe in Süddeutschland einige Anlaufpunkte. Aber die Bad Orber wollten zum Mauritio in Italy. Laverda-Treffen.

Breganze, die Heimat der alten LAVERDA's. Wollte ich schon lange mal hin. Von dem Treffen hatte ich schon viel gehört. Kurzentschlossen hab ich mich den Orbern angeschlossen, hatte ja alles dabei – Zelt, Schlafsack, Geld und Zeit-. Von Bad Orb sind rund 1.000 km bis zum Maurizio zu bewältigen. Über die Alpen. Pässe, Tunnel usw. Das wird ein Spaß.

Stefan war mit seiner 1200er und einer 3 in nichts Schallverstärkeranlage unterwegs und machte sich ein Spaß daraus sich vor Tunnel zurück fallen zu lassen und mit Gebrüll in die Tunnel zu ballern. Uns fielen die Ohren ab....

....was sich dann aber in Höhe des Lago Garda relativierte.

Stefan war weg!

Keiner der Mitreisenden wußte wie es geschah.

Ich blieb an der Ausfahrt auf der Autostrada stehen, die anderen warteten an der Mautstation. Und wir warteten, und warteten, und warteten.... Auch Anrufversuche mit dem Handy versagten, "Der Teilnehmer ... ist vorübergehend nicht erreichbar", logisch beim Fahren ist das Handy aus, damals wenigstens. Nach über einer Stunde des

Wartens entschlossen wir uns weiterzufahren, da Stefan das Ziel kannte. Im Hotel angekommen warteten wir weiter, da wir uns hier treffen wollten.

Nichts, nada, kein Stefan, kein Anruf.

Plötzlich ein tiefes Grollen, wie es nur ein 180°-Dreizylinder vermag, tief unten im Tal (Uferstraße am Lago Garda) das auf ein Brüllen anschwell - na endlich er kommt - das Brüllen wurde zum Grollen, zum Murmeln und verschwand.

Alle waren ratlos.

Am nächsten Tag sind einige nach Breganze/Maurizio aufgebrochen. Ich war noch unentschlossen, fuhr aber gegen Mittag auch los und begegnete im Großraum Breganze, ich glaube es war in Zane, den Teilnehmern des Treffen, die gerade eine Ausfahrt machten. Den eigentlichen Treffenort fand ich aber erst nach längerem suchen.

Und hier war auch Stefan anzutreffen, der nicht ansprechbar war.

Auf so was hab ich kein Bock. Also nach einer Tasse Kaffee wieder aufs Moped und los Richtung Lago Garda. Im tiefsten Regen und mit einbrechender Dunkelheit über einen Ausläufe der südlichen Alpen nach Lago Garda gedüst und im Hotel, wo noch Harry, einer der Bad Orber, war, nachgefragt ob noch ein Platz zum Schlafen vorhanden sei. Am anderen Morgen mit Harry zurück nach Bad Orb gefahren. Auf der Autobahn in Öttiland flog auf einmal etwas das wie ein Brillencase aussah an mir vorbei und landete unsanft auf der Fahrbahn. Ab nun mußte Harry mit Sonnenbrille – auch im dunklen- fahren was zu einem weiteren Stop mit Übernachtung irgendwo auf dem platten Land in Bayern führte.

Am nächsten Morgen ging es weiter. Zumindest der Wettergott war uns gnädig und bescherte wechselhaftes Wetter mit Sonne, Wolken und Wasser, was zu einer flotten Fahrt nach Bad Orb führte.

Als ich dann wieder in meiner Heimat war wurde die Dicke durchgecheckt und auch die Sekundärkette gespannt. Da war aber nix mehr zu spannen. Die Kette war einfach fertig. Ich hatte schon vor Italien bemerkt das die Kette fällig war, hatte aber nicht damit gerechnet, daß die rund 2.500 km die Kette derart mitnehmen würden. Also auf nach Euskirchen bei OCT eine Kette holen.

Dabei blieb es dann auch, nein nicht Euskirchen, da bin ich schon hin, sondern der Kette...

Nachdem ich meinen Wunsch geäußert hatte und Roger meinte man solle doch besser einen Satz verbauen wurde die Dicke auf die Hebebühne in der Werkstatt verfrachtet, der Deckel auf der Sekundärseite entfernt und lustig das Zahnrad

abgebaut...bis Roger mit dem Kettensatz kam und sich anschaute was ich dort so trieb.

Ein prüfender Blick, ein prüfender Griff...

...und ein Verbot mit dem Moped noch einen Meter zu fahren.

Die Antriebswelle (5. Gang) bewegte sich in alle Richtungen, nicht nur hoch und runter – nein auch vor und zurück – und sogar rein und raus - um mehrere mm hin und her. Hier war was ganz fürchterlich im Ar....gen.

Nach einer heftigen Diskussion über den Sinn des "Fahrverbots", das Spiel war schließlich seit rund 70tsd. Km alt, und meiner Zusage nicht nach Hause zu brettern (volle Drehzahl) sondern gemächlich nach Hause zu tuckern "durfte" ich denn auch los.

Was tun sprach Zeus und fragte seine Mitstreiter....

Da ich was zu fahren brauchte und ich noch Urlaub hatte, bin ich erst einmal in den Keller gestieft und suchte alle zur 3CL gehörigen Teile zusammen ...aber das ist eine andere Geschichte die es gilt aufzuschreiben!

Der Motor mußte raus, alleine um zu sehen was denn da los war. Dies wurde mit meinem langjährigen Freund (ehemals 1200er-Treiber) realisiert. Wer bei einer LAVERDA schon einmal einen Motor ausgebaut hat, weiß daß dies kein großer Zeitaufwand ist und selbst bei einer SFC in gut zwei Stunden erledigt ist und der Motor auf der Feilbank steht.

Noch am gleichen Tag wurde der Motor zerlegt. Kopf runter, sieht aber noch gut aus. Zylinder gezogen, Laufbüchsen sehen auch noch OK aus. Oberes Motorgehäuse abgenommen und das Grauen freigelegt. Das 5.te Gangrad Nebenwelle hatte massive Karies. Das 5.te Gangrad Hauptwelle war auch kariös. Das Lager des 5.ten Gangs Hauptwelle ließ sich ohne Abzieher von der Abtriebshülse trennen. Die gehärtete Oberfläche der Getriebehauptwelle war im Bereich des inneren Nadellagers (zur Kupplung gelegen) war nicht mehr existent.

Wo aber war das innere (motorseitige) Nadellager? In der Abtriebshülse war nur das äußere Nadellager zu finden. Nach längerer Suche fand ich Reste – hauptsächlich Nadeln – im "Ölsumpf" nahe des "Ölfilters". Der Nadelkäfig war und blieb aber verschwunden.

Aufgrund dieses Befunds habe ich noch einmal die Zylinderlaufbahnen gecheckt und haarfeine Kratzer, die sich in Laufrichtung der Kolben in die Zylinder gefressen haben, festgestellt. Die Kolben wiesen bei genauerer Betrachtung ebensolche Schäden vor allem an den Kolbenhemden auf.

Hier mußte mehr gemacht werden als nur die Hauptwelle und das 5.te Gangrad.

So'n Driss....

Das damit ein Drama begann, daß bis heute noch nicht zu Ende ist, ahnte ich damals noch nicht.

Diese Geschichte wird geschrieben wenn die SFC 1000 wieder auf der Straße ist. Zur Zeit führe ich die dritte Motorrevision durch und beende das leidige Thema hoffentlich.