

## Teil 2

### Die Münch-Motorradgeschichte von Christoph Sturaro

Sehr geehrte Münch-Express Leser/innen!

Im Teil 2 beschreibe ich hauptsächlich in Auszügen den Aufbau der Münch 4 mit der Rahmennummer 137.

Wir haben die Zeit kurz vor Weihnachten 2009

und der Motor liegt noch in Teilkomponenten auf der Werkbank.



Bearbeiten einer Ölpumpe für Münchverhältnisse



Ausgiebiger Test des Ölkreislaufes durch externen Antrieb der Ölpumpe

Beim Zusammenbau des Motors wurden viele Teile erneuert: Ventile, Führungen, Ventilsitze bleifrei, Kipphebellagerung, Nockenwelle, Kolben, Zylinder auf Übermaß, Gleitlager Pleuel und Hauptlager, Kurbelwelle geschliffen und gewuchtet, Motorgehäuse, Ölpumpe, Steuerkette und Gleitschienen, alle Lager und Dichtungen.

Das 4-Gang Schaltgetriebe hatte ich schon vor einiger Zeit komplett neu gelagert und mit neuen Schaltgabeln zusammengebaut. Jetzt konnte ich den Primärtrieb mit Getriebe an den Rumpfmotor schrauben.



Motor mit Primärtrieb und Getriebe



Motor mit Getriebe

Für den Motoreinbau muss der Rahmen soweit komplettiert werden , dass er selbstständig steht. Also erfolgte Einbau von Gabel, Vorderrad und Hauptständer.



Motoreinbau in den Rahmen



Nun habe ich die vorbereitete Schwinge in den Rahmen gebaut. Der Motor wurde komplettiert und der Montageweg ging weiter zum Sekundärtrieb ( Kettentrieb zum Hinterrad )  
Viele Teile waren vorher schon an ihren Einbauort angepasst worden und wurden jetzt endgültig montiert: Hinterrad, Heckteil, rechter Seitenkasten ( selber angefertigt für Hawker- Batterie ), Vorderrad, Lenker, Kleinteile wie Vergaser, Benzinpumpe, Zündspulen, kontaktlose Zündung, Ölkühler, externe Ölleitungen, u.s.w.



Zur Montage und Platzierung der Anbauteile fertigte ich einige Halter mit dem Ziel, den Motorraum für Wartungsarbeiten gut zugänglich zu gestalten.

Ein anderes Thema war die Auspuffanlage. 4 Krümmer waren brauchbar, 2 Mittelstücke fertigte ich mit meinem Freund Wolfgang neu an. Die Endschalldämpfer konnte ich neu kaufen.



selbst gefertigte Mittelstücke



„Schätze“ auf dem Wohnzimmer Tisch



Anlassergehäuse gebrochen



Teilgehäuse für Münch bearbeitet



fertig für den Einbau

So wurde die „137“ Schritt für Schritt aufgebaut.

Herr Münch hatte mir mal in den 90 er Jahren gesagt: „Nimm Dir Zeit und Ruhe für den Aufbau.“

Egal welche Arbeit ich an dieser Maschine ausführte, ich tat es entspannt. Oftmals verlor ich jegliches Zeitgefühl und wenn ich dann irgendwann mal auf die Uhr schaute, erschrak ich - es war schon wieder 1 Uhr nachts. Die letzten 3 Wochen vor dem Münchtreffen am 15. Mai 2010 nahm ich mir Urlaub, um mich nur noch dem Aufbau zu widmen.

Als zeitliches Ziel der Fertigstellung hatte ich mir Samstag den 15. Mai, 10:00 Uhr vormittags, gesetzt. Bis dahin musste das Motorrad fahrbereit sein.

Die nächsten Arbeiten waren das Anfertigen von Bowdenzügen für Gas ( 2-fach ), Kupplung und Vorderradbremse.

Ebenso installierte ich die Batterie rechts im Seitenkasten und verdrahtete die Zündung. Motor- und Getriebeöl wurden eingefüllt.



Ende April startete ich den Motor zum ersten mal, der dann auch befriedigend ansprang. Beim zarten Probelauf hörte ich sofort heraus, dass die Vergaser, die ich überholt hatte, noch Einstellarbeiten verlangten. Das wichtigste aber war, dass der Motor lief. Ich kann nicht sagen, dass ich dabei gejubelt habe. Einem Mechaniker wie mir, der einen unbekanntem Motor mit nur spärlichen Anleitungen aufgebaut hat, gehen da tausend Sachen durch den Kopf. Aber der laufende Motor war ein deutliches Zeichen, dem Ziel einen großen Schritt näher gekommen zu sein.

Einige Leser mögen sich fragen, warum denn so ein Neuaufbau so viel Zeit in Anspruch nimmt. Es ist doch nur ein Motorrad, das zusammengeschaubt werden muss. „Nein“ sage ich deutlich. Viele Teile die im Fahrbetrieb und im Laufe der Zeit Verbrauchsspuren bekommen haben, müssen neu aufgearbeitet ( oder ersetzt ) und angepasst werden. Das ist Handarbeit und fordert bei sorgfältiger Ausführung Zeit.

Nun hatten wir schon das letzte Wochenende vor dem Treffen und es gab noch viel zu tun. Aus Zeitgründen bat ich meinen Vereinsfreund Pit mir beim Kabelbaum und seinen Anschlüssen behilflich zu sein. Ich werkelt fleißig und immer mit der nötigen Ruhe am Aufbau weiter. Mittwoch montierte ich den linken Konistoßdämpfer und stellte mit riesigem Schrecken fest, dass beim Anziehen der 12- er Schraube in der Schwinge das Gewinde weich wurde. Eine genaue Untersuchung ergab, dass das Gewinde in der Schwinge unbrauchbar war. So war das Motorrad nicht fahrbereit. Ich telefonierte mit meinem Freund Wolfgang, ( dem „Professor“ ) und teilte ihm meinen großen Frust mit. Noch am Telefon stellte er mir technische Fragen zu diesem Problem und hatte eine Lösung parat, einfach und professionell.

Der „Professor“ persönlich führte die Operation in mechanischer Handarbeit mit einfachen Werkzeugen perfekt aus.



Anfertigen einer 12er Gewindebuchse aus 16x1,5 Schraube



Aufbohren der Schwinge



Gewindeschneiden M16x1,5



Einsetzen der Buchse mit Loctite

Im Nachhinein betrachtet, ist solch eine Reparatur nichts besonderes aber mir saß der Schrecken dermaßen in den Gliedern, dass ich seine Hilfe dankbar annahm.

Nach diesem schönen Erlebnis arbeitete ich fleißig weiter: Anpassen der Seitendeckel, Lichtmaschinendeckel, einbauen des Scheinwerfers, u.s.w. Es gab noch so viel zu tun.

Samstag, den 15. Mai 2010 war es dann soweit.

Um 10.30 Uhr wurde das Münch-Motorrad 137 aus der Werkstatt geschoben. Im Dabei sein von Freunden startete ich den Motor und meine erste Fahrt überhaupt führte mich mit meiner Münch direkt zum Treffen nach Florstadt. Während der Fahrt erlebte ich ein Wechselbad der Gefühle, geprägt durch erste Fahreindrücke und Angst vor technischen Defekten. Ich war dem „Wahnsinn“ nahe. Überglücklich traf ich als letzter Teilnehmer in Florstadt ein und wurde von Jochen Breiter persönlich in die Halle eingewiesen.



Münchtreffen 2010 in Florstadt



Meine Münch 4 1200 TTS Rahmennummer 137 auf unserem Motorrad-Oldtimertreffen in Erlensee, Anfang September 2010 in der historischen Wasserburg.

Somit war ein großes Etappenziel erreicht. Bis Ende August baute ich das Motorrad fertig auf. Die Maschine wurde einer Hauptuntersuchung und Begutachtung ( Wertermittlung ) unterzogen. Jetzt erhielt sie eine amtliche Zulassung mit H-Kennzeichen.

Während unseres Motorrad-Oldtimertreffens in der historischen Wasserburg in Erlensee, stellte ich in einem feierlichen Empfang mit einem Foto-Vortrag meine Maschine vor. Ehrengast war Herr Manfred Münch.



Mit der Teilnahme am Münch-Treffen und der Vorstellung mit amtlicher Zulassung auf unserem Oldtimertreffen, habe ich für mich ganz persönlich ein mir gestecktes Ziel endlich erreicht. Die technische Herausforderung einerseits und andererseits der zeitliche Aufwand neben Berufs-, Familien-, und Vereinsleben haben mir zur Belohnung ein seltenes, schönes Motorrad beschert.

Für die Hilfestellung möchte ich insbesondere meiner Frau Eva und den Freunden Pit und Wolfgang danken!



Christoph Sturaro

Kontakt:

[www.azzurriclub.de](http://www.azzurriclub.de)

[transporte@sturaro.de](mailto:transporte@sturaro.de)