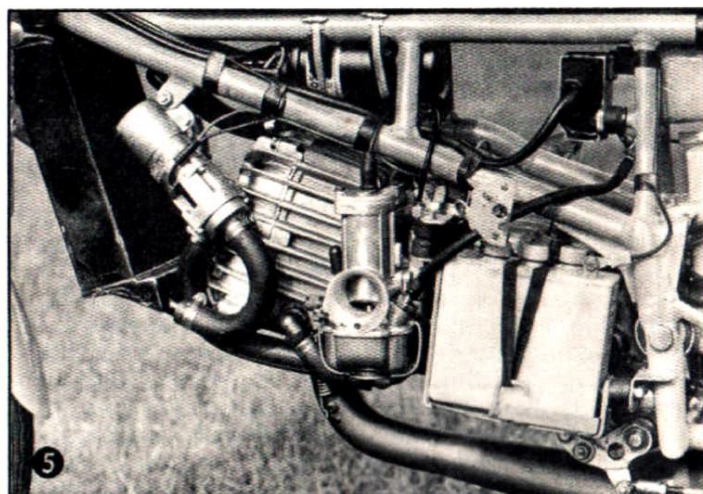
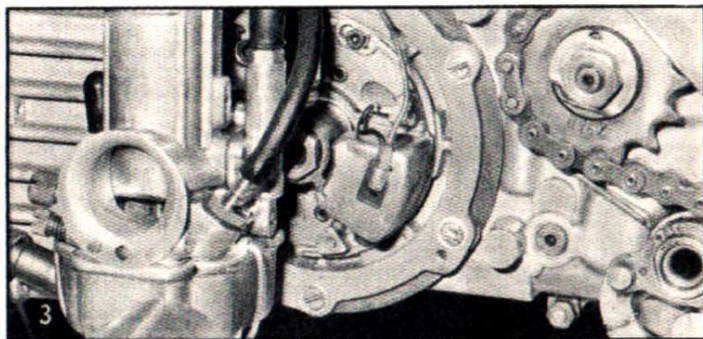
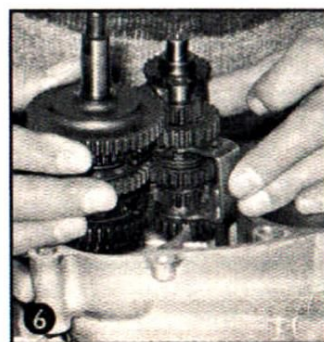
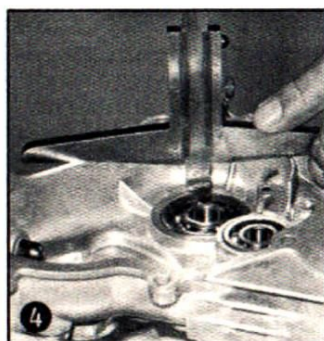
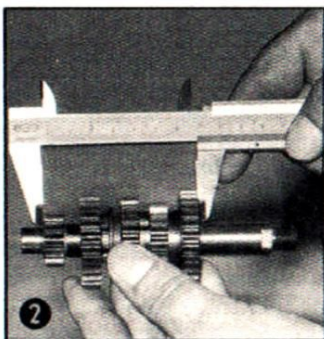


RENNSATZ

Echter Rennsport mit Fünfigern macht nicht nur viel Spaß, er ist auch erschwinglich. Kreidlers neuer wassergekühlter Rennsatz gibt dem Nachwuchs Chancen.

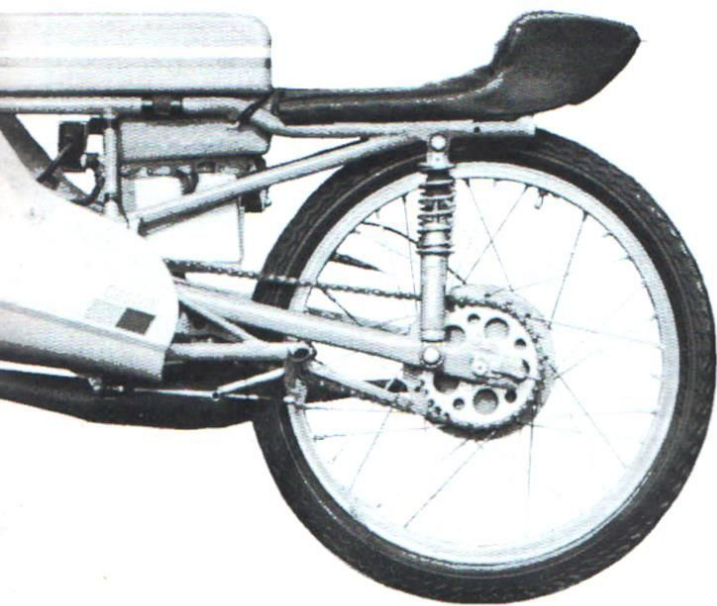
Auch im Hause Kreidler gibt es einen 50 ccm-Motor mit Wasserkühlung. Aber nicht für den Alltagsbetrieb, denn er wurde nur für den Einsatz im Straßenrennsport geschaffen. Und zu haben ist der „Rennsatz“ nur bei Vorlage des Fahrerausweises oder der Fahrerlizenz der OMK. Das Haus Kreidler verspricht sich damit eine Belebung der 50 ccm-Klasse in dieser Sportart. Man will dem Desinteresse entgegenwirken, das sich bei manchen Veranstaltern gegenüber den 50ern zeigt. In der Tat ist dieses Angebot (der Rennsatz kostet komplett DM 1209,-) für den Anfänger nicht uninteressant. Eigene kostspielige und zeitraubende Experimente werden ihm erspart, er bekommt einen fertigen, leistungsfähigen Rennmotor für sein Fahrwerk. Der Umbau eines normalen luftgekühlten Serien-RS-Motors mit diesem Rennsatz zu einem gebrauchsfertigen Rennmotor ist denkbar einfach und kann von jedem einigermaßen im Schlossern bewanderten Mann gut ausgeführt werden. Wer das nicht fertig bringt und die erforderlichen Kenntnisse und handwerklichen Fähigkeiten nicht hat, sollte so oder so keinen Motorsport betreiben.

Mit dem Rennsatz leistet der umgebaute Motor 15,6 PS bei 13 800 U/min. Je nach Fahrwiderstand kann durch richtige Wahl der Getriebe- und Hinterradübersetzung eine Geschwindigkeit bis über 160 km/h erzielt werden. Eine voll-



1 Verkleidete Rennmaschine mit Rennsatz.
2 Ausmessen einer Getriebe-
welle.
3 Vergaser mit Drehschieber-
Anschluß und die kontaktlose
Zündung sind beide
linksseitig angebaut.

4 Ausmessen der Gehäuse-
hälften.
5 Das Kühlwasser wird durch
eine Pumpe im Umlauf
gehalten. Der Rennmotor hat
Plattendrehschieber.
6 Einsetzen des kompletten
RS-Getriebes. (Fotos Klacks)



verkleidete Rennmaschine (55 kg) mit Rudolf Kunz schaffte auf dem Hockenheimring 163,17 km/h, als sie mit dem umgebauten Motor ausgerüstet und entsprechend übersezt war. Es gibt insgesamt 13 Möglichkeiten für die Hinterradübersetzung, und das mitgelieferte Leistungs-, Fahrwiderstands- und Gangdiagramm gibt – fertig ablesbar – für alle Möglichkeiten die jeweils passende Hinterradübersetzung und Getriebebestufung für die fünf Gänge an. Besser und einfacher kann es unser Nachwuchs doch gar nicht haben. Die entsprechenden Zahnkränze und Getrieberitzel kann man zusätzlich bekommen. Allerdings ist es notwendig, sich noch einen Kröber-Drehzahlmesser anzuschaffen, denn gefahren wird in erster Linie nach der Drehzahlmesseranzeige; die brauchbare Leistung liegt im Bereich zwischen etwa 11 500 und 14 500 U/min. Zwischen 10,5 PS und 14,8 PS – die Höchstleistung von 15,6 PS ist bei etwa 13 800 U/min vorhanden, wie vorher schon erwähnt.

Der Erfolg des Fahrers wird sehr wesentlich von der genau passenden Übersetzung abhängen.

Bevor der Umbau begonnen werden kann, müssen der Serienmotor (RS) und der Rennsatz in die einzelnen Teile zerlegt werden. Vom Serienmotor wird das komplette Getriebe verwendet. Vorher müssen an dem zu verwendenden Rahmen natürlich alle Befestigungslaschen für die Wasserkühlung und für den Motor angebracht sein.

Bei der Montage werden zuerst die Wasseranschlüsse am Zylinder und am Zylinderdeckel montiert, erst dann setzt man den Kurbeltrieb ein. Für den weiteren Arbeitsgang ist das Ausmessen der Gehäusehälften zur Festlegung der nötigen Ausgleichsscheiben auf den Getriebewellenzapfen sehr wichtig. Das Messen geschieht bei den Gehäusehälften mit dem Tiefenmaß auf dem Innenlagerring. Hier ein Beispiel der Rechnung:

linke Hälfte	14,7 mm
plus rechte Hälfte	56,8 mm
	71,5 mm
plus Gehäusedichtung	0,2 mm
	71,7 mm
minus Maß der	
Getriebewelle	70,9 mm
= notwendige	
Ausgleichsscheibe	0,8 mm

Dieser Meßvorgang gilt für alle vier im Gehäuse befindlichen Wellen.

Beim Zusammenbau wird das Getriebe zuerst komplett zusammen-

gesteckt und dann in die Gehäusehälften eingebaut. Der Anbau des Drehschiebers ist kein Problem, auch die Montage der MHKZ-Anlage ist einfach. Für die Zündeneinstellung gibt es eine sehr gute und genaue Anleitung. Der Rennmotor erhält 1,9–2,1 mm Vorzündung.

Nachdem das Primärtriebsritzel auf die Kurbelwelle aufgesetzt wurde, montiert man die Kuppelung und schließlich den Gehäusedeckel. Der Motor ist zum Einbau in den Rahmen fertig.

Der Kühler ist in Silentblocc aufgehängt und durch die Wasserschläuche nach unten zusätzlich gestützt und gefedert. Der Temperaturanzeigenschluß ist am oberen Kühlwasseranschlußstutzen vorgesehen. Die Wasserpumpe wird in den Kühlwasserkreislauf eingebaut.

Beim Anbau der Fußschaltung stellt man den II. Gang ein. Der Einstellhebel des Schalthebels wird so angeordnet, daß das Einstellspiel nach oben und unten gleich ist.

Nach dem Einbau des Rennsatzes in den Rahmen werden alle Seilzug- und elektrischen Kabel sauber verlegt und gegen Verrutschen festgelegt. Zuletzt kontrolliert man mit dem Stroboskop die richtige Zündeneinstellung.

Das alles ist denkbar einfach und schnell bewerkstelligt, für einen Feierabendpaß-Monteur eine bequeme Wochenendsache. Nur ausprobieren kann er sein Werk dann erst irgendwo auf einer abgesperrten Rennstrecke.

Womit wir bei dem großen Problem aller Straßenrennsportler in Deutschland sind: es fehlt an Trainings- und Einstellmöglichkeiten. Fahrer im süddeutschen Raum hätten hier vielleicht noch den Hockenheimring zur Verfügung. Fragt sich, wie das anderswo in der Bundesrepublik gemacht werden soll, denn auf öffentlichen Straßen geht es nicht. Alle an der Förderung des Straßensportnachwuchses interessierten Kreise sollten sich einmal mit der Frage befassen, ein wie schweres Handicap die fehlenden Trainings- und Einstellmöglichkeiten für diese Sportart in Deutschland sind.

Auf der anderen Seite ist es so, daß die Teilnehmerzahlen im Ausweisstraßenrennsport immer noch steigen, und hier macht es sich bezahlt, wenn der junge Fahrer ein brauchbares Sportinstrument billig zur Verfügung hat. Bei Kreidler ist man an diesem Sport interessiert – also tat man etwas und schuf den Wasserkühlungs-Rennsatz. Hals- und Beinbruch unserem Nachwuchs!

Klacks

