

Termine 2008

3. - 4. Mai	Frühjahrsausfahrt zum Niederrhein
22. - 25. Mai	Ausfahrt nach Zwickau (August Horch Museum) und Dresden mit Besuch der Porzellanmanufaktur Meißen (nur für Mitglieder)
31. Mai - 1. Juni	Ausfahrt durch Rheinhessen und gemeinsame Veranstaltung mit den Oldtimerfreunden Essenheim
30. - 31. August	1. MSTL Lahn-Taunus Classic, Bad Camberg
noch ohne Termin	Bei Herrmann am Grill feiern wir das 40-Jährige des MOTOR-SPORT-TEAM LUFTHANSA (nur für Mitglieder)
7. September	Fahrsicherheitstraining mit Oldtimern (nur für Mitglieder)
27. - 28. September	Herbstausfahrt

Artikel	Farbe	Gr.	Preis
Cotton Cap	navy	verstellbar	9,00
Poloshirt	navy	S - XXL	25,00
Fleece Weste	navy	S - XXL	35,00
Sweatshirt heavy	navy	S - XXL	38,00
Blouson	navy	S - XXL	78,00
Allwetterjacke (Sonderaktion für Mitglieder)	navy	S - XXL	30,00
Clubschal mit Logo	Navy/ gelb	20x150	18,00



Alle Artikel sind mit dem Clublogo **bestickt**. Auf Wunsch kann auch der Name gegen Aufpreis von € 6,00 gestickt werden. Bestellung über die Redaktion.

Aktuelle Kurbelwelle 1/2008

Der Vorstand

1. Vorsitzender Hans Kleila

Tel. 06142-13630

2. Vorsitzender Gerhard Joos

Tel. 06071-36467

Schatzmeister Ulrich Stucki

Tel. 06434-8932

Schriftführer Reinhard Müller

Tel. 06732-963709

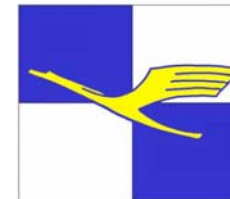
Geschäftsstelle

Motor-Sport Team Lufthansa Frankfurt e.V.
c/o Ulrich Stucki
Horstweg 42
65520 Bad Camberg
Telefon + Fax: 06434 8932

**Bitte die aktuellen E-Mail Adressen an
Ulli Stucki:
hans-ulrich.stucki@t-online.de**

**Clubabend an jedem 1. Dienstag im Monat:
Restaurant Ratsstube
65474 Bischofsheim
Schulstraße 51**

MOTOR-SPORT-TEAM



LUFTHANSA e.V.

**Motor-Sport-Team
Lufthansa e.V.**



Ausgabe 1/2008

IN DIESER AUSGABE:

Ankündigung

„Lebe Deinen Traum“...

Termine

... und eine Fortsetzung

Redaktion: Peter Alt
Tel. 06104 799450 - Fax 799451
E-mail: p.alt@pa-classics.de

© PA2002

Liebe Mitglieder,

Was sich im Jahr 2007 Alles getan hat und was für 2008 geplant ist, sollte auch das „passivste Mitglied“ zwischenzeitlich erreicht haben, oder besser gesagt, hoffentlich hinter dem Ofen hervorlocken. Besonders bei den mehrtägigen Veranstaltungen ist es einfach unverständlich, dass sich nicht auch mal jemand von „weiter weg“ auf den Weg macht und am Clubleben teilnimmt.

Der neue Wind weht in die richtige Richtung.

Peter

**Große Ereignisse
werfen ihre Schatten voraus.
Mehr in Kürze**



MOTOR-SPORT-TEAM
1. MSTL
Lahn-Taunus Classic
LUFTHANSA e.V.
www.motor-sport-team-lufthansa.de



Die Fahrt nach Dresden



„Lebe Deinen Traum“

Man(n) muss erst Rentner werden, um lang gehegte Träume zu verwirklichen.

Nach 3 Jahren schwarzer Katze, Jaguar XJ6, Bj. 1984, mit viel Luxus, Leistung, Automatik, Leder, Holz und vielen tollen Ausfahrten, Rallyes und Oldietreffen war ich reif für das Kontrastprogramm und mein großes Ziel.

Endlich einen urigen englischen Roadster mein Eigen nennen zu können und wie zu den Hochzeiten des englischen Sportwagenbaus, ohne



jeglichen Komfort, Lenk- und Bremshilfen und Elektronik, also puristisch über enge Bergserpentinen zu jagen und ähnlich dem Segeln (ein weiteres Hobby), die Umwelt, sprich Auto, Straße, Wind und Wetter direkt zu spüren und fühlen.

„Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg“

Gut ein halbes Jahr bin ich mit dem Gedanken schwanger gegangen, endlich meinen Roadstertraum um zu setzen. Die Frage war nur wie (Finanzen) und was (Hersteller und Modell). Engländer waren gesetzt, aber gerade hier gab es in den 50-ziger und 60-ziger Jahren Unmengen von tollen Sportwagen.

Mein Traum einen E-Type zu fahren, musste ich meinem limitierten Budget opfern, was mir bei den noch verbleibenden tollen Roadstern z.B. von Triumph, Austin Healey und MG nicht all zu schwer gefallen ist. Nach unzähligen Gesprächen, Studien in Club-Homepages und Foren, durchstöbern von Fachzeitschriften und Restaurationsberichten kristallisierten sich Schluss endlich 2 Modelle heraus, der TR3 von Triumph und der MGA von MG. Jetzt musste nur noch einer gefunden werden! Dafür waren weitere Monate ins Land gegangen. Ja, die Welt ist klein und der Markt ist groß, dank Internet. Über ganz Deutschland, Europa bis in die USA erstreckte sich meine Suche. Fündig wurde ich endlich in Leipzig, wo ich im Januar 2007 von Daniel, einem jungen englischen Architekten, mein weißes Schätzchen, einen MGA 1600 MK I, Bj. 1959, drei Viertel fertig restauriert, kaufte. Nach vielen Telefongesprächen, Bildern übers Internet, Rücksprachen mit Ulli und anderen Spezialisten, Überprüfung meiner Finanzen, persönlicher Einschätzung meiner Eigenleistung bzgl. der Restarbeiten, machte ich mich auf den Weg nach Leipzig. Nach fast einem vollen Tag mit Daniel und dem MGA in seiner kleinen Werkstatt, habe ich mich, trotz Laie und Halbwissen, aber mit einem guten Bauchgefühl, zum Kauf entschieden. Mit unterschriebenem Kaufvertrag, Motor und allen noch nicht verbauten Teilen in Kisten, habe ich mich mit Schmetterlingen im Bauch noch in der Nacht auf den Heimweg gemacht.

Jetzt war mein Adrenalinpiegel auf max. und ich im Zugzwang. Das Schätzchen stand noch in Leipzig und mußte nach Hause. Aber wie und wo die Restarbeiten ausführen. **„Glück muß der Mensch haben“.**

Fortsetzung ...



F ortsetzung...

Dank meines Nebenjobs bei Sauer & Sohn und Dirk, einem unserer Motorspezialisten, hatte ich nicht nur einen super kompetenten Kumpel und Helfer an der Hand, sondern auch eine komplette Infrastruktur in Form seiner privaten Autowerkstatt, die ich bis Fertigstellung meines MGA's nutzen konnte.

Also mit Dirk, seinem Bus und Anhänger auf nach Leipzig und den Rest vom Traum geholt.

„Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“

Im Februar ging's dann los. Motor, der ja noch nicht eingebaut und angeblich revidiert war, in der Firma über Ölwanne geöffnet und überprüft. Erstes Glücksgefühl und Bestätigung für richtige Kaufentscheidung kam auf. Motor war ok. und revidiert.

Projekt Elektrik: Nach intensiver Vorbereitung, d.h. studieren der Unterlagen, deutsch und englisch, kopieren verschiedener Schaltpläne und Beschriftung der einzelnen Kabel und



Kabelbäumen, war es nur noch eine Fleißaufgabe. Verlegung, Einbau der Instrumente und Schalter und anschließen. Hierbei ging es hauptsächlich um das Armaturenbrett, Scheinwerfer und Lichter,

Benzinpumpe, Tankgeber usw.

Als Nächstes stand die Bremsanlage an. Einbau des Hauptbrems- und Kupplungszyinders. Hierbei habe ich, dank meiner Schuhgröße 47, die vorhandene Pedalerie angepasst, da diese direkt auf die Stößel der Zylinder drückt. Pedalschuhe abgeflext, Pedalhebel stärker gespreizt und Schuhe entsprechend dem Winkel wieder angeschweißt. Außerdem musste der Anschluss der Pedalhebel zu den getrennten Brems- und Kupplungszyindern (vom Twin Cam) umgeschweißt werden. Alle Bremsen, sprich hintere Trommeln und vordere Scheibenbremsen überarbeitet (Dichtsätze) und Plaketten und Backen erneuert. Aber jetzt kam der erste große Rückschlag! Bremsen auf alle möglichen Arten und mit verschiedenen Hilfsmitteln versucht zu entlüften. Kein Bremsdruck und immer wieder ohne Erfolg! Alle Bremsen wieder aufgemacht, vordere Bremszylinder nochmals neu abgedichtet und Schluss endlich Hauptbrems- und Kupplungszyinder gegen originalen Kombizylinder ausgetauscht. Das bedeutete aber auch die Pedalerie wieder raus, umschweißen, damit Anschluss zu dem neuen Kombizylinder passt. Alles umsonst – kein Bremsdruck! Endlich der entscheidende Tipp von Günther. Entlüftungsnippel an den vorderen Bremssätteln müssen oben und nicht unten sein. Das war's! Bremssättel von links nach rechts ausgetauscht. Damit wechselte die Entlüftung nach oben und der Bremsschlauchanschluss nach unten.

Vier Wochen und schönes Geld in den Sand gesetzt.

Als nächstes Projekt wollte ich die Luft aus dem Motorraum lassen. Motor, Aggregate, Vergaseranlage ein- und anbauen und über Bowdenzüge, Leitungen und Elektrik anschließen.

Auch hier gab es Tiefschläge die Zeit und Nerven und Kraft kosteten. Insgesamt hat es 3 Versuche = 3 Tage gekostet den Motor ein zu bauen. Grund war, den Motor von schräg oben, über die Vorderachse und Lenkung, nach hinten

unten in die fein verzahnte Hauptwelle des Getriebes und durch das Bronzelager des Motors ein zu fädeln. Dies gelang Schluss endlich erst, nachdem ich das Bronzelager nicht bis zum Anschlag hinten, sondern bündig zur Front einsetzte und dadurch früher die Zentrierung fand und nicht permanent mit der Welle auf den Lagerrand stieß. Das Verbinden mit der Getriebeglocke, Einbau der Schaltkulisse, Anbau des Anlassers und der Gleichstromlichtmaschine war zwar wieder Zeit aufwändig aber leicht. Danach konnte ich die Doppelvergaseranlage, Verteiler, Zündspule usw. anbauen und anschließen. Kühler, Luft- und Heizungsschläuche bzw. Rohre inkl. Bowdenzüge, Tacho- und Drehzahlmesserwelle und Auspuffanlage waren bis auf hier nicht beschriebene unzählige Kleinarbeiten der Abschluss vor dem ersten Anlassen.

Jetzt ging's zur Sache! Voreinstellungen von Zündung und Vergasern, Öle, Kühlwasser und Spirit befüllen, Alles nochmals grundsätzlich überprüfen, Zündung ein und Starterknopf ziehen. Anlasser drehte aber Motor sprang nicht an. Grund, kein Spirit zu den Vergasern, Benzinpumpe falsch angeschlossen.

Dann die Erlösung, Motor sprang an – endlich, was für eine Musik.

Der nächste Tiefschlag ließ nicht lange auf sich warten. Während der Testläufe und Einstellarbeiten flog der erste von 4 Kernlochdeckeln raus und damit auch Kühlwasser. Nach Kauf und Erhalt, neuen Deckel eingeschlagen.

Neue Testläufe, Einstellarbeiten und dann zum ersten Mal auf die Strasse. Was ein Gefühl!

Aber was war das? Bei einer der Testfahrten, die in diesem Stadium immer nur ums Carree ging, hatte ich wieder eine Wasserspur auf die Strasse gelegt. 2. Kernlochdeckel war raus geflogen, toll. Jetzt war Schluss mit lustig. Jetzt wollte ich alle restlichen, d.h. insgesamt hat der Block 4 Kernlochdeckel, auswechseln, bzw. neu einschlagen um sicher zu sein. Das war jedoch nur ein frommer Wunsch. Bei Dreien kein Problem aber der Vierte sitzt an der Rückfront zum Getriebe und

ohne erneuten Ausbau des Motors unmöglich auszuwechseln.

Um trotzdem sicher zu stellen, dass dieser nicht auch irgendwann rausfliegt, musste ich improvisieren. Habe den Bereich sauber ausgeschliffen um ihn anschließend mit Zweikomponenten Flüssigmetall zu verfüllen und zu sichern. Hat zumindest bis heute gehalten.

Das bisher letzte Problem tauchte nach einer Abendfahrt mit Licht am nächsten Tag auf. Motor sprang nicht mehr an. Grund war, nach Überprüfung des Anlassers und der Lichtmaschine, eine viel zu große Riemenscheibe auf der Lichtmaschine. War nicht original und stammte wahrscheinlich von einem Käfer. Auch hier half Väterchen Zufall mit einem entscheidenden Hinweis. Auf Grund der zu großen Riemenscheibe dreht die Lichtmaschine zu langsam und bei Licht reicht die Ladung nicht aus. Riemenscheibe mit ca. halbem Durchmesser ersetzt und auch dieses Problem war gelöst.

„Was lange währt wird endlich gut“

Anfang Juli 2007 war es endlich so weit. Ich konnte zum TÜV und zur Zulassung. Ja, wenn alles so einfach wäre, lebten wir nicht in Deutschland. Bei der TÜV Vollabnahme und Oldtimergutachten stolperte man über eine nicht eingeschlagene Fahrgestellnummer. Musste auf jeden Fall sein und musste von einer Fachwerkstatt mit entsprechender schriftlicher Bestätigung durchgeführt werden. Alles Weitere war ein Klacks. Gutachten, Vollabnahme, Zulassung und Classic Data Wertgutachten für die Versicherung waren gemacht und ich mit meinem weißen Schätzchen endlich auf der Strasse.

Was für ein Gefühl und Befriedigung? ... unglaublich!

Gerhard