

Volker C. Koch



Herzog-Albrecht-Str.22 • D-85221 Dachau • ☎: 0 81 31/8 08 81 • 📠: 0 81 31/7 83 69 •

E-Mail: triumph @ volkerckoch.de
Triumph im Internet unter www..twn-ig.de



Alles begann nach der Wiedervereinigung! Auf Grund meines Triumph-Archivs hatte ich immer drei „Traum“ - Motorräder aus dem Nürnberger Haus: die S 500 (Einzylinder-Viertakt 500 ccm, gebaut von 1937 bis 1939), die RR 750 (eine Zweizylinder 750 ccm mit Motosaccoche-Einbau-Motor) und eben die K III.

Einschub: mittlerweile sind alle drei Träume in Erfüllung gegangen- die 750er ist aber noch im Projektstadium.

Dann war da im Januar 1990 eine elektrisierende Anzeige im Oldtimer-Markt: „K III zu verkaufen gegen Gebot.“ Und Glück muss der Mensch haben.

Unser Gebot (auch meine Frau fieberte mit !) war zwar nicht das höchste, aber die Verhandlungen mit dem Mitbieter hatten sich wohl zerschlagen – nach vier Wochen, als ich das Projekt schon abgeschrieben hatte, kam ein Anruf: „Wollen Sie das Motorrad immer noch?“ Natürlich !!

Also Hänger organisiert und Richtung Hof, wo die Maschine, mittlerweile über die innerdeutsche Grenze gebracht, nun stand. Man kann ja wohl noch verhandeln...

Doch als ich die Maschine sah und der Verkäufer, der dies im Auftrag für seine ostdeutschen Bekannten besorgte, das Motorrad anwarf und sie vor sich hin tuckerte, war es vorbei – nur gleich bezahlen, bevor er es sich anders überlegt, aufladen und zum Treffpunkt mit der TWN-IG.

Als erstes wurde die K III in Bayreuth auf dem dortigen Oldtimermarkt am Clubstand ausgestellt. Dort machte ich auch die ersten eigenen Fahrversuche auf dem Parkplatz. Zum ersten Mal nicht mit Drehgasgriff, sondern mit Standgas und dann die Klotzbremsen!

Einige Jahre ruhte das Projekt, denn erst standen andere „Triumphe“ auf der Liste, wie besagte S 500 oder eine Boss mit Seitenwagen.



Bild 1: erste Fahrversuche

Das Zerlegen ging schnell von Hand. Wichtig ist, dass vorher unzählige Detailaufnahmen gemacht werden, um nachher alles wieder zusammen zu bekommen.

Sämtliche vernickelten Teile gingen zum Polierer und anschließendem Neuvernickeln, hier war nichts mehr zu erhalten. Am Zylinder saß die Silberfarbe so fest, dass ich zum ersten Mal „Trockeneis-Strahlen“ ausprobierte; dieses materialschonende Verfahren kann man nur empfehlen.

Die lackierten Teile behandelte ich an den Roststellen mit Chemie, Rostumwandler aus dem Baumarkt mit dem Pinsel einfach aufgetragen. Nach der Durchtrocknung dann zur Konservierung einfach mit Klarlack übergesprüht, damit das Ganze wieder 80 Jahre hält.

Der Zündapparat wurde in die bewährten Hände der „Bayrischen Zünder Gesellschaft“ im Dachauer Landkreis gelegt, allerdings musste auch die Wicklung erneuert werden, denn die alte Isolierung sah nicht mehr vertrauenserweckend aus. Der Tank wurde im Eigenverfahren innenlackiert.

Der Rest waren nur positive Überraschungen: den Sackzylinder vom Kurbelgehäuse abgenommen und den Kolben inspiziert – ja nichts machen, der sieht so gut aus – gleich wieder zusammenbauen. Ebenso beim Getriebe: nur das alte Getriebefett auswaschen und neues auffüllen.

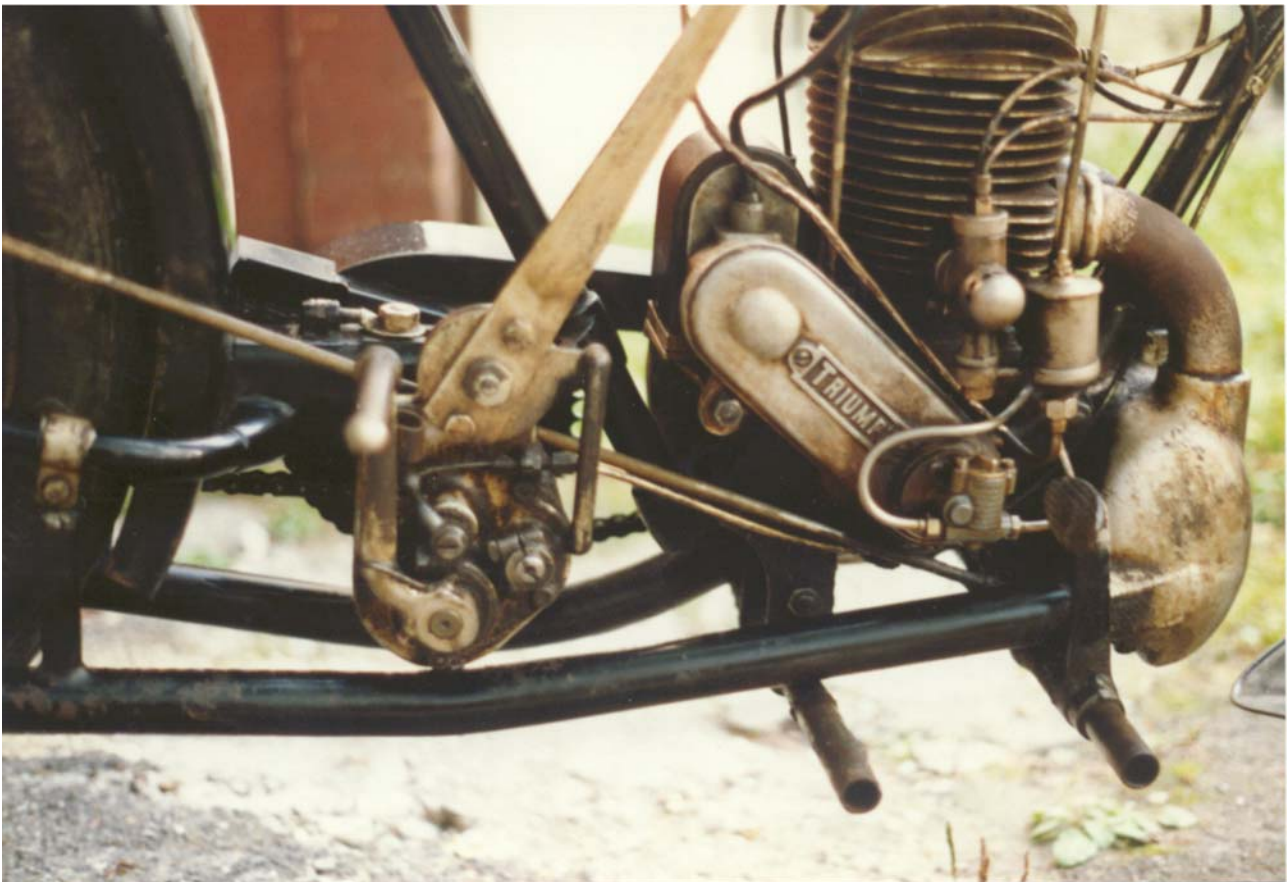


Bild 4 Motor und Getriebe K III

Die Räder ließ ich vom Fachmann neu einspeichen, allerdings mit V2A-Speichen, da vernickelte nicht aufzutreiben waren. Die Wulstreifen lassen sich ja mittlerweile problemlos besorgen. Allerdings sollen viele Oldtimerbesitzer, aus Kostengründen, auf Drahtreifen umrüsten. Dies kann ich nach dem Bezahlen der Rechnung für die Pneus nachvollziehen, in meinen Augen wäre es aber ein Stilbruch bei dem Zustand der Maschine gewesen.



Bild 5 Vorderrad K III

Ein Geduldspiel war das Montieren der Bremsfelgen: mit kleinen Blechen und je zwei Schrauben M 3,5 (!) mussten vorne und hinten zwei Bremsfelgen zentriert werden (diese Geduldsaufgaben erledigt zum Glück meine Frau). Auf diese Felge wirkt hinten per Fußbremse und vorne per Seilzug umgelenkt, einfach ein Klotz. Dieser bewirkt eine „gewisse Verzögerung“ – Bremsen wäre zu viel gesagt.

Erst jetzt nachdem vom Spezialisten die Bremsklötze neu aufvulkanisiert wurden, lässt sich überhaupt Verzögerung

feststellen. Für heutige Verkehrsverhältnisse wurden diese Bremsen eben nicht gebaut.

Nun ging es langsam an den schönsten Teil jeder Restaurierung – hier natürlich Konservierung- der Zusammenbau. Mit Hilfe der sehr ausführlich geführten Ersatzteilliste und der Fotos ging dies ziemlich flott - zumindest, wenn ich Zeit dafür fand.



Bild 6 Aufbau K III

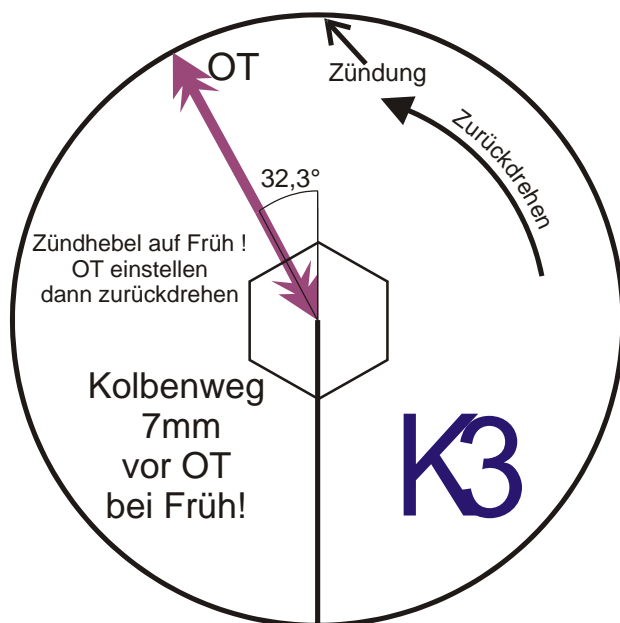


Bild 7 Einstellscheibe

hatte schließlich keinen Tachometer und keine Beleuchtung. Entgegen vieler Schauergeschichten über den TÜV kann ich hier nur Positives berichten. Dabei habe ich die TÜV-Ingenieure nicht „überfallen“, sondern mich frühzeitig mit meinen Unterlagen und Fotos mit der Prüfstelle in Verbindung gesetzt. Wir haben so vorher alles geklärt und der eigentliche Zulassungstag war problemlos und alles ging sehr schnell. Als Tachometer habe ich jetzt einen digitalen Fahrradacho, da dieser mit wenigen Handgriffen abzunehmen ist und zwei Auflagen hat der TÜV mir erteilt:

1. die Karbidbeleuchtung darf auf öffentlichem Verkehrsgrund nicht in Betrieb genommen werden (wegen der Explosionsgefahr ist dies mittlerweile so) und
2. bei Dunkelheit und schlechter Sicht ist für ausreichende Beleuchtung zu sorgen. Diese Beleuchtung übernehmen vorne und hinten schnell montierbare, sehr helle Fahrrad-Halogenlampen, der TÜV-Mann war zufrieden.

Dann kam die erste Probefahrt und das erste richtige Problem, schon nach wenigen Metern rächte sich der erste Montagefehler. Die Mutter der Schwungscheibe war nicht sauber angezogen. So machte sie sich selbstständig, der Woodruff-Keil scherte ab und leider wurde auch das Gewinde der Kurbelwelle beschädigt. Dies war das große Problem, kein Fachmann konnte das Gewinde in irgendeiner Normenreihe unterbringen. So blieb nur das Nacharbeiten des Gewindes mit der Zoll-Gewindefeile und vorsichtiges Anziehen.

Dies hat bis jetzt gehalten. Sie springt sehr leicht an und langsam gewöhnt man sich an die Bedienung der Hebel. Nur eines habe ich beim Aufbau verändert, die Züge für Kupplung und Dekompression sind vertauscht, der Kupplungszug liegt –wie gewohnt– ganz außen am linken Innenzughebel, auch wenn der Hebel selbst mit dem gravierten Schriftzug „Dekompression“ beschriftet ist.

Es macht Spaß, mit der K III zu fahren. Nach dem Motto: „Und sie bewegt sich doch!“ setzt sich die alte Lady mit ihren fast achtzig Jahren gemächlich in Gang und dann kann man nach dem Öffnen der Luft und Verstellen der Zündung auf Früh diese beiden getrost vergessen. Die Lady schnurrt ruhig dahin und so kann ich nur hoffen mich der Bemerkung aus einem Prospekt von 1927 bald anzuschließen: „*Seit Monaten fahre ich ein Triumph-Zweitaktmotorrad von Ihnen und ich bin mit dem Motorrad ausserordentlich zufrieden.*“
Kahne, 15. I. 26. gez. Dr. A. S.”

Das Einstellen der Kettenspannung und des Vergasers war nach Handbuch ein Kinderspiel. Für die Zündung habe ich mir am PC mit Hilfe der Anleitung aus dem „Trzebiatowsky“ eine Einstellscheibe erstellt.

Das größte Problem war die alte Best-Ölpumpe. Die vorhandene war bereits beim Kauf des Motorrades am Auslassgewinde abgebrochen. Mittlerweile lag eine auf einem Markt erstandene, komplette im Ersatzteilregal. Doch beim vorsichtigen Anziehen gab auch bei diesem Exemplar der Zinkguss nach. Nur einem befreundeten Spezialisten war es möglich, dieses durch Zwei-Komponenten-Kleber mit Stahleinlage wieder neu aufzubauen.

Nun waren aber vor der Zulassung noch einige Fragen zu klären. Das Motorrad