



Stützpunkthändler

Gemarkenstr. 60 - 45147 Essen - Tel. 0201- 77 57 63 - Mobil: 0172- 24 53 42 3 oder Tel.: 0201-73 65 73

TUNING - FIBEL



Internet: www.dax-monkey.com e-mail: info@dax-monkey.com

KATALOG 2004

Dax & Monkey Spezialteile aller Art
Takegawa - Kitaco - DRP - Keihin - Mikuni - Daytona - G-Craft - Over

Inhalt

Seite:

Seite:

Einleitung	3	Ölkühler – Motorenentlüftung – Ölpumpen	38-39
Komplett- Motoren plus Zubehör	4-7	Seitenständer – Seitendeckel – Kickstarter - Handgriffe – Schalthebel usw.	40
Einbauanleitung Komplett Motoren	8-9	Zubehör – Kettenräder – Ritzel – Ketten – Benzinbahn Dax – Tachoschnecke usw.	41
Tuning Pakete	10-12	Embleme – Aufkleber – Kotflügel	42
Einbauanleitung Tuning Pakete	13-17	Elektrik Zubehör	43
Vergaser – Ansaugrohr – Luftfilter usw.	18-19	Spezial - Werkzeug	44
Ventilspiel Einstellung	20	Sitzbänke – Sitzbankbezüge	45
Zylinderköpfe	21	Das Einstellen des Zündkontaktes	46-47
Motorenteile für Zylinderkopf	22	Einstellen Automatikkupplung Einstellen Handkupplung	47
Die unterschiedlichen Kolbendächer	23	Neufahrzeuge	48-51
Zylinder – Kit´s	24	Restaurierungs – Service Einstellung Vergaser	51
Zylinder – Kolben	25-26	Einstellung Vergaser	52
Kurbelwellen	27	Fahrzeug Galerie	54
Kupplung – Getriebe – Motordeckel Chrom	28	Geschäftsbedingungen	55
Auspuffanlagen	29-31		
Telegabel – Schwinge	32		
Felgen	33		
Stoßdämpfer – Gabelfedern	34		
Lenker - Lenkerhalter – Lenkungs­dämpfer Fußrastenanlage usw.	35		
Instrumente	36		
Zubehör, Lampeneinsatz- Cockpit- Blinker Rücklicht – Replik Tank usw.	37		

Impressum

Inhaber:

Burkhard Tech
Gemarkenstr. 60
45147 Essen
Tel.: 0201-775763
Steuer Nr. : 112 / 5423 / 0703



Gestaltung und Umsetzung:
Peter Sturm

Druck:
Druckpartner Essen

**Software und
Systembetreuung:**
Manfred Gessler

Fotos:

Titelfoto sowie Hintergründe
der Katalogseiten
Foto-Atelier
Ricarda Wittling
Friedrich-Ebert-Str. 215
47179 Duisburg

Einleitung

Monkey



Neue Modelle 2004



GORILLA



Neue Modelle 2004

Ja da ist sie nun.

Die erste **Tuningfibel**

des **DAX + MONKEY – TECH – TEAMS**.

Lange haben wir uns Gedanken darüber gemacht wie eine Kombination von Katalog und Überlebenshilfe für alle DAX und MONKEY- Freunde auszusehen hat. Das Produkt unserer Überlegungen haltet ihr in Euren Händen.

Nur zu gut erfahren wir über den engen Kontakt zu unserer Kundschaft welche Probleme sie jeden Tag im Umgang mit unseren kleinen Freunden zu lösen versuchen. Auch die eigenen Erfahrungen aus unseren eigenen frühen Schrauberzeit und die Probleme die wir als blutige Anfänger zu lösen hatten haben wir versucht gelöst hier mit einzubringen.

Oft saßen wir damals vor sehr schön gemachten DAX + MONKEY – Katalogen mit glänzenden Augen und wussten gar nicht aus der Fülle des Angebotes welche Produkte denn nun wirklich zu unseren Fahrzeugen passten und welche nicht. Manchmal ärgerten wir uns schwarz irgendwelche tollen Brocken zusammengeschaubt zu haben, die im einfachsten Fall nicht miteinander harmonierten. Geflucht wie die Rohrspatzen haben wir, wenn uns dann die Brocken um die Ohren flogen. Vom Geld was wir durch den Auspuff gejagt hatten, ganz zu schweigen.

Um es richtig zu machen kann man einen Fachmann anrufen. Auch die Leute aus der DAX und MONKEY- INTRESSENGEMEINSCHAFT, dem DAX und MONKEY DEUTSCHLAND- CLUB E. V. und den zahlreichen anderen Clubs geben gerne Auskunft. Wer aber kennt es nicht, gerade wenn man die Hilfe und den Rat braucht, ist keiner mehr da, oder es gibt keine Möglichkeit zu telefonieren. Mancher Kunde hat auch ganz einfach keinen „Bock“ mit seinem Problem anderen

auf den Geist zu gehen. Wie es auch sei, mit dieser Kombination von Ratgeber, Tuningfibel und Katalog erhaltet Ihr einen Helfer zur Hand der nun wirklich nicht alle Geheimnisse der Schrauberzauberei verraten kann, aber versucht ein wenig Licht in den undurchschaubaren düsteren Wald des Tunings zu bringen. Wir versuchen mit unserer Fibel nicht nur den Spaß am DAX und MONKEY fahren zu erhalten, sondern eher für Euch noch größer werden zu lassen. So haben wir ganze Einheiten des Tunings übersichtlich zusammengestellt. In unseren technischen Erklärungen haben wir darauf geachtet nach Möglichkeit eine wirklich verständliche Sprache anzuwenden. Wo zu viele Worte nur verunsichern, setzen wir zu Erleichterung des Verstehens reichhaltiges Bildmaterial ein. Bei unseren Serviceanleitungen gingen wir von einer ordentlich gefüllten Werkzeugkiste aus. Keiner setzt die Ausstattung einer KFZ- Werkstatt voraus.

Das Format unserer Tuningfibel ist so gewählt, dass sie in den Proportionen zu unseren kleinen Fahrzeugen passt. Zu dem findet das „Fibelchen“ auch noch Platz in jeder Werkzeugkiste.

Natürlich sind wir auch Händler und freuen uns über jeden zufriedenen Kunden. Und um eben die Zufriedenheit zu fördern haben sich die Autoren wochenlang den Kopf zermatert, was für Euch liebe DAX- MONKEY- QUICKFOOT- FUNRIDER- CY- CB und SS50- Freunde nun wirklich an Information am dringlichsten ist. Man hätte ein wirklich dickes Buch herausbringen müssen um auf alle Geheimnisse unserer Renner einzugehen. Wir hoffen aber den Nerv einigermaßen aufgefangen zu haben und wünschen Euch beim Stöbern in unserer Tuningfibel viel Freude.

Burkhard Tech (Blümchen)

Komplett - Motoren plus Zubehör

ZONG - SHEN



72ccm + 90ccm
4-Gang 12 Volt Motor

Mit allen Anbauteilen, CDI, Regler, ohne Vergaser

499,- €

Der 70ccm oder 90ger Motor bietet die preiswerteste und bequemste Basis um mit seinem Miniflitzer flott um die Ecke zu zischen. Der kleine Renner verfügt über ein handgekuppeltes Vierganggetriebe und 12- Volt CDI- Zündung. Unter einer Kombination mit einem 18-ner-, oder 20ger-Vergaser lässt sich damit schon ganz schön stressfrei unter den „Grossen“ umherjagen.

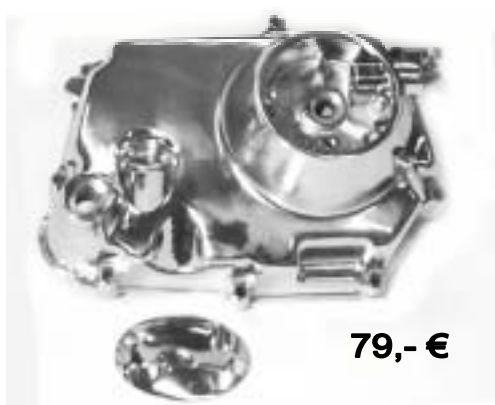
Für alle die den „Originalen“ nicht umbauen wollen, ist der „Kleine“ genau die richtige Wahl. Er lässt sich mit Seitendeckeln mit dem Honda- Logo umbauen und ist dann kaum noch von seinem zahmen Vorbild zu unterscheiden.



39,- €

CHROM

CHROM



79,- €

18ner Vergaser 69,- €
20ger Vergaser 79,- €



Komplett - Motoren plus Zubehör

ZONG - SHEN



108ccm Motor

Mit allen Anbauteilen, CDI, Regler, ohne Vergaser

Technische Daten

Leistung (KW/Upm)	5.2/8000
Drehmoment (Nm/Upm)	6.9/6000
Bohrung (mm)	52.40
Hub (mm)	49.50
Hubraum (ml)	108
Kompression	9.7:1
Gänge	4
Kupplung	Hand

699,- €

Der 108ccm –ZONG-SHEN- MOTOR hat sich über die Jahre zum Klassiker unter den Austauschmotoren gemausert. Er bietet hohe Zuverlässigkeit bei ausreichenden Fahrleistungen. Zu dem erfüllt er mit seinen Parametern die Grundlage eines eintragungsfähigen Motors um beim TÜV die nötige Umtypung vom Mokickstatus zum Leichtkraftrad über 80 km/h zu erlangen. Sein Vierganggetriebe lässt sich ordentlich schalten und die 12-Volt Elektrik verspricht auch endlich ordentliches Licht für alle alten 6-Volt Mopeds.

Diese Motoren sind auf eine hohe Zuverlässigkeit ausgelegt und halten sich somit in den Höchstleistungen etwas zurück.

Der Tuningmarkt stellt sich aber immer mehr auf die Bedürfnisse ein diese Motoren schneller zu machen ein.

Ein frühverstelltes Zündanlagenset, größere Vergaser mit 20-, 22-, oder 24mm Durchmesser, offene Auspuffanlagen sowie eine in kürze erhältliche Sportnockenwelle versprechen dem preiswerten 108 ordentlich und preiswert auf die Beine zu helfen. Zu dem sind auch hubraumerhöhende Kolben Zylinder Sets mit 54mm Durchmesser im Angebot. Bei größeren Kolbendurchmessern wird ein Aufspindeln des Motorgehäuses notwendig!

Um aus dem Arbeitstier einen „Brutalo“ zu machen halten wir auch in unserem Angebot den Takegawa- SUPERHEAD- Zylinderkopf und Spezialnockenwelle und Kolbenset bereit.

Der linke Motorgehäusedeckel kann gegen einen mit der Aufschrift HONDA ausgetauscht werden.



Zylinder Set 54mm
265,- €



Seitendeckel
lackiert 35,- €



22ger Vergaser
79,- €



Frühverstellte Zündanlage
210,- €

Komplett - Motoren plus Zubehör

ZONG - SHEN



125ccm Motor

Lieferumfang:

Motor, CDI Box, Spannungsregler, Zündspule, Kickstarter und Schalthebel.

Technische Daten

799,- €

Leistung (KW/Upm)	6.5/8000
Drehmoment (Nm/Upm)	8.8/6000
Bohrung (mm)	54
Hub (mm)	54
Hubraum (ml)	125
Kompression	9.2:1
Gänge	4
Einlassventil (mm)	27
Auslassventil (mm)	23
Kupplungsscheiben	4

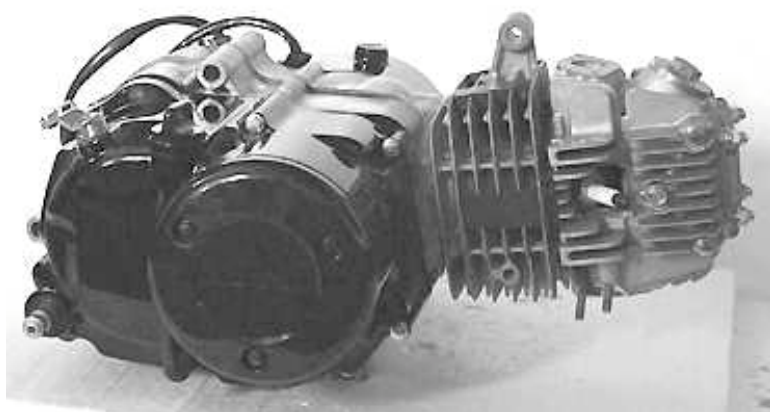
Der 125 ccm- ZONG- SHENG -Motor hat den serienmäßig größten Hubraum. Auch er ist wie sein kleiner Bruder mit 108ccm als Dauerläufer ausgelegt. Er überzeugt durch sein kräftigeres Drehmoment. Dazu trägt auch die auf der Kurbelwelle montierte, handbetätigte und als Schwungmasse ausgelegte Kupplung bei. Der Motor kann mit einem sehr großen 24-ger Vergaser ausgeliefert werden, der wunderbar zu dem Motor passt. Riesige Ventile und sehr große Kanäle im Zylinderkopf sind dem Zylinderkopf beschert und bieten eine wunderbare Basis in Zukunft noch ein bisschen mehr an Leistung heraus zu kitzeln.

Für alle Freunde der „ **originalen Optik** „:

Dieser Motor lässt sich leicht mit umgebautem Seitendeckel mit der Aufschrift HONDA versehen. So erhält der Motorrumpf die Optik eines handgekuppelten 12- Volt- HONDA- Motors.

Komplett - Motoren plus Zubehör

HONDA



HONDA NICE Motor 110ccm

mit allen Anbauteilen, Zündspule, CDI, Regler, Vergaser und Ansaugrohr

Technische Daten

1.550,- €

Leistung (PS/Upm)	10/8000
Bohrung (mm)	50
Hub (mm)	55,5
Hubraum (ml)	108,4
Kompression	9.0:1
Gänge	4
Kupplungsscheiben	4

Der HONDA-NICE-Motor ist die Legende unter den Austausch-Motoren. Mit seiner Kurbelwelle mit einem Hub von 55mm bietet er die ideale Basis für den Tuningliebhaber der sich an der Spitze des Machbaren träumt.

Seine verhältnismäßig zahme Grundkonfiguration ist beinahe einfach zu schade unangetastet zu lassen. Für alle Die, denen der Name **HONDA** nicht bedeutungslos ist und die trotz Allem einen großen Motor suchen bietet nur der originale HONDA- NICE- Motor eine Möglichkeit ohne Umbau des Standartmotors an wirklich haltbare Leistung aus viel Hubraum zu kommen.

Alle die denen der Hubraum nie reicht sollten und sich Gedanken über den Erwerb dieses Motors als Tuningbasis machen:“ Mit Ihm sind Hubraumträume bis 140ccm bereits haltbar verwirklichen. Dabei werden 18- 20 PS dauerhaft aus ihm herausgekitzelt. Damit lässt sich auch motorsportlich einiges bewegen!“

Unter Einschicken von Zylinder und Zylinderkopf, halten wir zurzeit ein Tuningprogramm unter Verwendung des umgebauten Originalzylinderkopfes mit 123ccm bereit. Dieses Equipment sollte mit einem 24ger-Vergaser von Mikuni (Flachschieber), oder Keihin (Rundschieber) und einer Takegawa R-20 Nockenwelle kombiniert sein. Das verspricht unter Verwendung eines wirklich offenen Auspuffs ca. 15PS und bis zu 120 km/h Höchstgeschwindigkeit. Es geht aber noch mehr. Dabei werden sehr individuelle Umbaumaßnahmen notwendig, die mit uns telefonisch verabredet werden sollten.

Fast stressfrei ist auch der Umbau des NICE- Motors mit dem Takegawa- Superhead. Dieser Zylinderkopf mit riesigen Ventilen (23 Auslass und 27mm Einlassventil) und Sportnockenwelle verspricht unter Verwendung dazugehöriger Spezialkolben mit individuellen Durchmessern (51-52-54mm) mächtig Leistung. Dazu schmeckt das Benzin am besten aus einem Vergaser mit 26- bis 28mm Durchmesser.

Denen die zu der Leistung auch noch schöne Optik geliefert haben wollen, seien die verchromten linken und rechten Motorseitendeckel empfohlen.

Leider stehen seit geraumer Zeit nur noch wenige dieser Nice- Motorenlegenden aus Thailand bei den Importeuren in den Regalen, so dass ein Angebot nur so lange der Vorrat reicht, zu erfüllen möglich ist.

Einbauhilfe für Komplettmotoren

Schön wenn es für unsere Kunden etwas mehr sein durfte. Einige scheuen das aufwendige Motortuning und greifen gerne zu einem Komplettmotor mit mächtig Hubraum.

Man kann sich jede Menge Friemelarbeit sparen und sofort aus den Vollen schöpfen.

Auch wenn unsere Motorvarianten mit 108 und 125 ccm als komplette Einheit einbaufertig geliefert werden, gibt es doch einige Punkte zu beachten um nachher wirklich flott unterwegs sein zu können.

Oft bereitet es kein Problem den Hubraumriesen an den Platz des alten Motor's in den Rahmen der DAX oder MONKEY's zu hängen. Sollte es doch einmal vorkommen, dass Motoren die in ihren Halterungen mit Gummisilentblöcke verbaut haben etwas beim Einschieben in den Rahmen klemmen, werden die metallenen Außenflächen der Gummisilentblöcke mit der Flex etwas nachgearbeitet. Bei der DAX sollte man sich zuvor überlegen, ob man nicht, bevor man den neuen Motor in den Rahmen hängt, die zum Lieferumfang des Motors gehörende 12 Volt- Zündspule an den Platz des alten 6-Volt-Pendant's, implantieren sollte. Später, bei eingebauten Motor, kommt man an die Halterung der Spule nicht mehr heran.(Alle Komplettmotoren aus unserem Sortiment verfügen über eine 12 Volt Lichtanlage.) Man kann jedoch auch alle 12 Volt- Motoren mit der alten 6-Volt -Zündspule weiter betreiben. Das umgekehrte Verhältnis, d, h. 12Volt-Spule mit 6Volt-Motor funktioniert nicht!

Der Motor hängt im Rahmen. Als nächstes montieren wir die Fußrastenanlage.

Für den 125ger – und Nice Motor gilt:

Wer nicht die Enden seiner Fußrastenanlage durch anschweißen von 3cm Rundstahl je Seite verlängern möchte, muss nun seine Anlage mittels Distanzhülsen oder Unterlegscheiben um ca.12mm weiter unter dem Motor verschrauben. Dafür benötigt man auch allerdings 12mm längere Schrauben. Auf keinen Fall noch zusätzlich verlängerte Schrauben benutzen, da die Gewinde im Motorblock als Sacklöcher gebohrt sind. Zu lange Schrauben würden die Sacklöcherenden zum Getriebegehäuse durchstoßen und zack, hätten wir unseren Öltanker angebohrt.

Auch die Fußrastenanlage passt nun. Bei einigen Motorentypen (NICE) muss auch der Fußbremshebel etwas mehr nach rechts gebogen werden. Ein guter Schraubstock und eine Vollmaterial Eisenstange, sowie ein mächtiger Hammer können dabei hilfreich sein. Auch eine Lötlampe könnte sich

durch Glühen des Fußbremshebels an der entsprechenden Stelle als nützlich erweisen. Nach dem Glühen muss die Oberfläche des Bremshebels aber oft neu vergütet werden.

Soll der originale Auspuff der DAX weiterverwendet werden (bitte keinen gedrosselten der ST 50 G, oder AB 23 ab Baujahr 1988 benutzen) muss die Bohrung in der hinteren Lasche des Auspuffs, die zur Halterung am hinteren Federbein dient. Mit einer Rundfeile als Langloch aufgefäilt werden. Der 108/125ccm-Motor hat einen längeren Zylinder und versetzt so natürlich auch den Auspuff um ca. 8mm weiter nach vorne.

Hat man ein Motorenpaket ohne Vergaser weil man eine stärkere individuellere Leistung wünscht muss noch das Ansaugrohr samt Ansaugrohrisolierung dem Einlasskanal des Motors durch fräsen oder feilen angepasst werden. Das Ansaugrohr aus unserem Angebot passt fast immer, oft kommt die Ansaugrohrisolierung mit einem geringfügig kleineren Durchmesser daher.

Die DAX benötigt noch zwingend einen externen Benzinahn mit Reservestellung. Der darf auch schon bereits einen schönen zugänglichen Platz gefunden haben (Vorzugsweise die leere Lasche unter dem Rahmen an der zuvor die Luftfilterdose befestigt war). Bitte noch nicht die Schläuche des Tanks montieren, denn den demontieren wir zunächst aus dem Rahmen. Es erleichtert uns bei der DAX die Montage der neuen 12Volt Elektrik an den alten Kabelbaum.

Der Anschluss der Elektrik ist dabei eine verhältnismäßig einfache Arbeit. Zunächst suchen wir uns einen geeigneten Platz für unsere CDI und der Gleichrichter-Regler-Einheit (ist im Lieferumfang der Motoren). Manchmal geht es nicht ohne Verlängerung des einen oder anderen Motorkabel. Am besten Ihr bestellt gleich einen Japansteckersatz mit, damit gelingt es perfekt. Das Anschlussschema der Motorelektrik entnehmt Ihr bitte aus der Grafik.

Alle Freunde mit einer 12Volt- Variante der DAX, oder Monkey haben beim Anschluss der Elektrik überhaupt keinen Stress. „Plug and Play“ ist hier die Devise. Der Anschlussstecker der Austauschmotoren wird einfach laut der Farben unserer Graphik belegt und fertig ist die Sache. Natürlich wird es zwingend bei den 6-Volt- Mopeds alle 6-Volt-Verbraucher (Glühlampen und Hupe) gegen 12 Volt Verbraucher auszuwechseln. Dabei empfiehlt es sich, gleich den alten gegen einen neuen H4-Scheinwerferersatz mit Fernlicht zu tauschen („gleich mit bestellen!“). Man kann in einigen

Fahrzeugen einen größeren Batteriehalter eines 12-Volt –Modells verwenden. Als elegante Möglichkeit hat sich aber auch erwiesen einen 12-Volt-Gelakku mit minimierten Ausmaßen in den originalen 6-Volt-Batteriehalter zu transplantieren. Wer sich mit dem Gedanken trägt alles TÜV-konform herzurichten, sollte über die Montage von Blinkern nachdenken. Einige unserer Fahrzeuge haben dies bereits serienmäßig. Aber bei einigen alten Modellen wird ein Umrüsten auf andere Lenkerarmaturen notwendig. Oft muss dabei der linke Spiegelhalter an der Lenkerhälfte abgelenkt werden. Lenkerarmaturen mit einer Blinkereinrichtung, Hupenknopf und Abblend- Fernlichtumstellung findet Ihr in unserem Angebot.

Der linke Motorseitendeckel der Komplettmotoren ist immer sehr üppig in seinem Längenmaß. In einigen Fällen muss er eingekürzt werden. Dabei benutzt man seinen alten Deckel als Muster und kürzt den Neuen entsprechend. Alle großen Motoren sind recht drehmomentstark. So sollten die Antriebsritzel gegen welche mit 16 oder 17 Zähnen ausgewechselt werden.

Klar dass man das gestiegene Drehmoment mit einer verstärkten Kette kombiniert. Die Standardqualität längt sich bereits auf den ersten paar 100-Kilometern.

Viele „dicke“ Motoren werden mit einer Schaltwippe ausgeliefert. Wer das nicht mag kann den Ausleger für die Ferse einfach absägen, nur sollte

im Besonderen bei der DAX darauf geachtet werden, dass der Abstand des Fußrastenmittelpunktes zum Mittelpunkt der Schalthebelspitze sehr kurz wird. Bei der DAX kommt man um das Absägen des Fersenteils nicht umher, da ansonsten der Ausleger des Schalthebels sich an Fußrastenhalter selber blockiert. Also Leute mit DAX und Quadratlatschen sollten sich Gedanken über eine Verlängerung des Schalthebels machen.

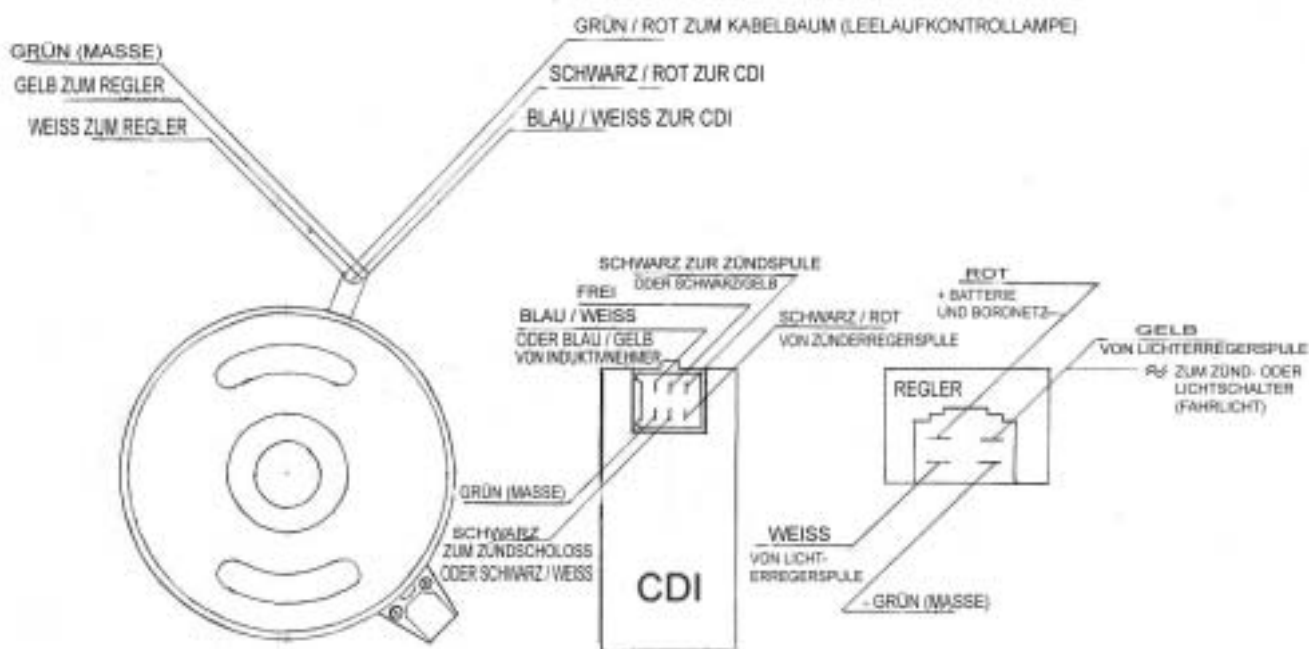
Bei der Monkey gibt es das Problem nicht.

Der TÜV verlangt eine ordentliche Geschwindigkeitsanzeige. Für Monkey's sind Tachometer bis 120km/h bei uns erhältlich.

Ist die Wahl des Motors für eine DAX auf unseren 125ccm Zong- Sheng- Motor gefallen, muss noch vor dem Einhängen des Motors in den Rahmen der Haltewinkel des Fußbremslichtschalters entfernt und gegen einen Neuen der etwas weiter nach hinten am Rahmen angenietet wird, ausgetauscht werden. Der Haltewinkel lässt sich sehr einfach aus einem 2mm dicken Blechstreifen selber herstellen.

Das Fahrwerk kann auch der gestiegenen Motorleistung angepasst werden:

Kitaco Bremsbacken verhelfen unseren Kraftpaketen zu wesentlich besseren Verzögerungswerten. Ein Austausch der originalen Federbeine versteht sich beinahe von selber um die Sicherheitsrelevanten Anforderungen zu erfüllen.



Tuning Pakete

Das komplette Set für Dax + Monkey 12 + 6Volt und China Motoren



72ccm

**Setpreis
6 Volt 485,-€**

**Setpreis
China 560,-€**

**Setpreis
12 Volt 560,-€**

Einzelpreise für:		6 Volt	12 Volt	China
Alu-Kolbenzylinderkit (Aufschrift 49ccm)		115,00 €	115,00 €	115,00 €
18er Vergaser		69,00 €	69,00 €	69,00 €
Ansaugrohr		34,00 €	34,00 €	34,00 €
Ansaugrohr-Isolierung		8,00 €	8,00 €	8,00 €
Luftfilter mit Dose		13,00 €	13,00 €	13,00 €
Dichtsatz komplett		16,00 €	16,00 €	16,00 €
Tuning Zylinderkopf mit Ventilen 50cc		169,00 €	169,00 €	169,00 €
Sportnockenwelle		40,00 €	40,00 €	40,00 €
Nockenwellenrad + Schrauben			11,00 €	11,00 €
Kipphebel Paar			25,00 €	25,00 €
Verstärkte Kupplungsfedern		14,00 €	14,00 €	14,00 €
Ketten – Ritzel - Satz		35,00 €	35,00 €	35,00 €
CDI frühverstellend			48,00 €	48,00 €
Summe		513,00 €	597,00 €	597,00 €
72ccm Zubehör	MONKEY Tuningkrümmer J2 + A	55,00 €	55,00 €	55,00 €
	China Monkey Auspuff offen	180,00 €	180,00 €	
	China-Dax-Auspuff offen			
	DAX Benzinhahn mit Reserve	20,00 €	20,00 €	20,00 €

- ! Die Honda-DAX ST50G ist mit einer spätverstellenden Zündanlage ausgerüstet. Diese muß noch auf „statisch“ umgebaut werden. Umbaukosten bei Anlieferung des Polrades 20,- €.
- Originale ST50G sowie alle AB23 Daxen und Monkey´s sind im Auspuff gedrosselt. Der Auspuff sollte gegen einen offenen ausgetauscht werden.

Tuning Pakete

Das komplette Set für Dax + Monkey 12 + 6Volt und China Motoren



84/88ccm

**Setpreis
6 Volt 599,-€**

**Setpreis
China 680,-€**

**Setpreis
12 Volt 659,-€**

Einzelpreise für:	6 Volt	12 Volt	China
51/52mm Alu-Kolbenzylinderkit (Aufschrift 49ccm)	155,00 €	155,00 €	155,00 €
20er Vergaser	79,00 €	79,00 €	79,00 €
Ansaugrohr	34,00 €	34,00 €	34,00 €
Ansaugrohr-Isolierung	8,00 €	8,00 €	8,00 €
Luftfilter mit Dose	13,00 €	13,00 €	13,00 €
Dichtsatz komplett	16,00 €	16,00 €	16,00 €
Tuning Zylinderkopf mit Ventilen 70ccm	169,00 €	169,00 €	169,00 €
Sportnockenwelle	40,00 €	40,00 €	40,00 €
Nockenwellenrad + Schrauben		11,00 €	11,00 €
Kipphebel Paar		25,00 €	25,00 €
Verstärkte Kupplungsfedern	14,00 €	14,00 €	14,00 €
Ölpumpe 300%	69,00 €	49,00 €	69,00 €
Ketten – Ritzel - Satz	35,00 €	35,00 €	35,00 €
CDI frühverstellend		48,00 €	48,00 €
Summe	632,00 €	696,00 €	716,00 €

! Auch hier gilt es bei der DAX ST50G (Mokick) die spätverstellenden Zündanlage auf „statisch“ umzubauen.

● Das Zubehör zum Motortuning mit 84/88ccm entnehmen Sie bitte der Seite mit dem 72ccm Motortuning.

Tuning Pakete

Das komplette Set für Dax + Monkey 12 + 6Volt und China Motoren



Ölkühler ist Zubehör
nicht im Lieferumfang enthalten

108/110ccm

**Setpreis
6 Volt 890,-€**

**Setpreis
China 980,-€**

**Setpreis
12 Volt 950,-€**

Das Tuningpaket mit 106/110ccm wird ergänzt durch eine Langhubkurbelwelle mit 52mm Hub und baut auf dem zuvor genannten Hubraumsatz 84/88ccm auf. Unter Hinzunahme der Langhubkurbelwelle erreicht man einen Hubraum von 106/110ccm.

Es empfiehlt sich dieses Set mit einem 24ger Vergaser zu versehen.

Anzuraten ist auch die Verwendung einer offenen, für den Hubraum ausreichenden Tuning-Auspuffanlage und natürlich eine verstärkte Antriebskette.

Eine Ölkühlung ist ab einem Kolbendurchmesser von 51mm von Vorteil, um die thermische Belastung des Motors zu reduzieren.

Ketten – Ritzel – Satz verstärkt	45,00 €
Kurbelwelle einzeln	179,00 €
24ger Mikuni Flachschiebervergaser	148,00 €
Ansaugrohr	75,00 €
Summe	<u>447,00 €</u>



Was heißt eigentlich 6Volt oder 12 Volt – Motor?

Die Angabe 6 bzw. 12Volt – Motor beschreibt die Lichtmaschinenkapazität unterschiedlicher Motortypen. 12 Volt – Motoren sind mit einem längeren Pleuel versehen als 6 Volt Motoren. Ebenso unterscheiden sich auch die Ölpumpen, Kupplung und Zylinderköpfe.

EINBAUANLEITUNG



Diese Anleitung soll eine kleine Hilfestellung beim Einbau der Tuningteile geben. Wir setzen jedoch voraus, dass bereits gewisse Vorkenntnisse im Schrauben von Motor vorhanden sind. Die originale Teileliste und das Werkstatthandbuch sollen hiermit nicht ersetzt werden.

Ausbau des Motors.

Der Ausbau des Motors ist nicht auf jedem Fall notwendig, solange nicht die Motorhälften zerlegt werden müssen. Es ist jedoch ein viel besseres Arbeiten, wenn man den Motor ausbaut und mit wenigen Schritten hat man ihn bereits in der Hand. Zuerst den Schalthebel entfernen, dann den Seitendeckel der Zündung abnehmen, danach die Fußrastenanlage abbauen. Auspuff entfernen, Gasschieber aus dem Vergaser nehmen, Motorstecker ziehen, dann die zwei Motorschrauben lösen und schon ist der Motor draußen.

Zerlegen des Motors.

Wir beginnen am Seitendeckel der Nockenwelle. Mittlere Schraube lösen (Bild 1.) und mit einem leichten Schlag auf der Schraube löst sich auf der gegenüberliegenden Seite der runde Nockenwendeckel. (Bild 2.) Den Kolben mittels Polrad auf OT stellen. Jetzt können wir bereits die Schrauben

vom Zahnrad der Nockenwelle lösen. (Bild 3.) Dabei das Polrad festhalten, oder einen Gang einlegen. Nachdem die Schrauben der Nockenwelle entfernt wurden, mit einem kleinen Schraubendreher die Nockenwelle in Richtung rechtes Nockenwellenlager nach innen drücken, so springt das Zahnrad von der Nockenwelle. Jetzt die vier Zylinderkopfschrauben lösen (Bild 4.) und die seitlichen Zylinderschrauben ebenfalls entfernen. Auch die zwei Schrauben vom rechten Seitendeckel am Kopf müssen nun raus.

Jetzt den Kopf mit leichten Schlägen mit dem Gummihammer lösen und abziehen. (Bild 5.) Die seitliche Schraube am Zylinderkopf führt das Zwischenrad der Nockenwellenkette, diese muß jetzt gelöst werden und schon kann man auch den Zylinder abziehen, Vorsicht mit dem Kolben, damit er nicht anschlägt. Den Sicherungsclip des Kolbens auf einer Seite entfernen und den Kolbenbolzen seitlich aus dem Kolben schieben. Den Kolben jetzt abnehmen. (Bild 6.)

Den Kupplungsseitendeckel öffnen. Wenn hier noch die originalen Kreuzschrauben (6Volt Modelle) verbaut sind, empfiehlt sich hierzu ein Schlagschrauber, denn die Schrauben sitzen meist sehr fest und der Kreuzschlitz ist schnell ruiniert. Den Seitendeckel mit leichten schräg angesetzten Schlägen mit dem Gummihammer lösen und





abziehen. Keine Sorge, wenn beim Abziehen des Deckels einiges entgegen kommt und herausfällt. Am besten den Motor dabei auf die Seite legen. Jetzt kommt noch einiges an Öl aus dem Motor und wir lassen ihn noch einmal über eine Wanne abtropfen.

Nachdem wir den Kupplungsausrückmechanismus abgenommen haben, widmen wir uns der Kupplung. Als erstes müssen die Schrauben vom Kupplungsdeckel entfernt werden. (Bild 7.) Das ist nicht immer ganz einfach, da diese sehr fest sitzen. Auch hier hilft ein Druckluftschrauber weiter. (Beim Hammerbetriebenen Schlagschrauber unbedingt vorher den Kupplungskorbrand mit Hilfe eines Hartholzkeilchens unterlegen) Oft kommt es vor, das es jedoch nicht bei jeder Schraube klappt und man kommt nicht umhin die Schraube auszu-bohren. (Bild 8.) Dabei sollte man darauf achten, das keine Späne in den Motor gelangen können

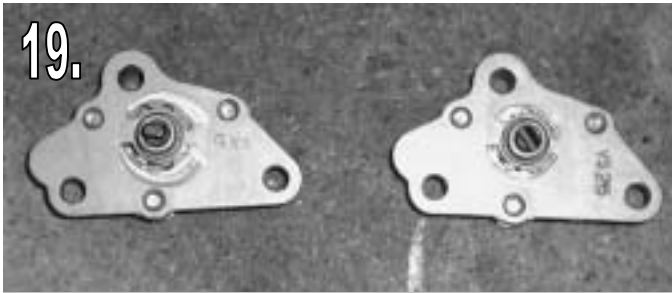
und die Kupplung muß danach sorgfältig zerlegt und gereinigt werden. Ist diese Hürde genommen, muß die Kronmutter der Kupplung geöffnet werden. Hier hilft ein Spezialwerkzeug (Kupplungsnuß Seite 44) in Verbindung mit einem Druckluftschrauber weiter.

(Bild 9.)

Jetzt kann die Kupplung abgezogen werden und eine Reinigung der Ölzentriefuge sowie der ganzen Kupplung durchgeführt werden. (Bild 14.) Bei dieser Gelegenheit reinigen wir auch gleich das Ölsieb (Bild 13.)

Kupplung zerlegen, reinigen und auf Verschleiß prüfen. (Bild 10.-12. 6Volt Kupplung) Bei der 6 Volt Kupplung auf die Laufbahnen der Hülsen achten, die arbeiten sich schon einmal gerne ein und müssen dann wieder eben gefeilt werden. (Bild 11.) Um die Grundplatte vom Kupplungskorb zu trennen ist eine Schraubzwinde sehr hilfreich, mit





Achtung:

Es gibt eine 6Volt und 12Volt Ölpumpe. Sie unterscheiden sich hauptsächlich durch einen anderen Verlauf der Ölkäule, sowie Antrieb.

der man die Kupplung zusammendrücken kann. (Bild 12) Jetzt können wir die verstärkten Kupplungsfedern gegen die originalen tauschen und die Kupplung wieder zusammen bauen. (Bild 15.)

Achtung, wenn die Kupplung wieder auf die Kurbelwelle gebaut wird, immer darauf achten, dass das kleine Zahnrad vom Primärtrieb richtig in die Kupplung eingreift. Die Kupplung lässt sich auch befestigen, wenn der Primärtrieb nicht richtig sitzt.

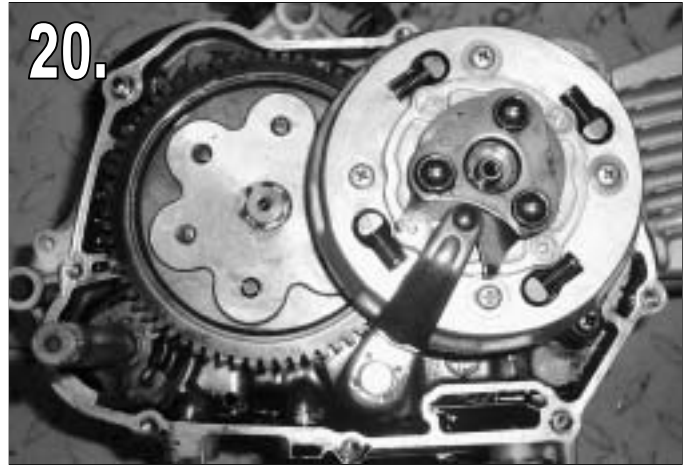
Wer über 72cc Hubraum gewählt hat, muß sich noch vor Einbau der Kupplung um die verstärkte Ölpumpe kümmern.

Hierzu muß der Ölkäule zum Zylinder hin auf 1,8mm aufgebohrt werden. (Bild 16) Es gibt für 6Volt und 12Volt passende um bis 300% verstärkte Ölpumpen, die mit passender Antriebswelle und Bohrer geliefert werden. (Bild 19) Diese Pumpen können ohne weitere Veränderungen angebaut werden. Um die Antriebswelle einzubauen ist es notwendig, die Zündungsgrundplatte auf der linken Seite auszubauen. Darunter liegt das Antriebszahnrad der Ölpumpe und der Nockenwellenspanner. Zuerst mittels Polradabzieher das Polrad abziehen. Die Grundplatte wird von zwei Kreuzschrauben auf Ihrem Platz gehalten, die sich nur sehr schwer lösen lassen. Auch hier ist der Einsatz eines Druckluftschlagschraubers sehr hilfreich. Diese Schrauben sollte man auf jeden Fall durch Imbusschrauben ersetzen, um es beim nächsten Mal etwas einfacher zu haben.

Aus Platzgründen lassen wir hier den Einbau einer Langhubkurbelwelle aus, aber keiner wird im Stich gelassen. Gerne helfen wir mit Auskünften am Telefon usw. weiter.

Zusammenbau des Motors.

Wir setzen die Kupplung wider auf die Kurbelwelle, wobei wie schon vorher beschrieben wir auf den richtigen Sitz achten müssen. Wichtig ist zur



Fixierung der Kupplung die Federunterlegscheibe und ein neues Sicherungsblech zu verwenden. Ein paar Tropfen Schraubensicherung können auch nicht schaden. Die Kronmutter der Kupplung sollte von Hand fest angezogen werden. Ein Druckluftschlagschrauber würde die Kupplung zu weit auf die Kurbelwelle drücken, so dass die Kupplung nicht mehr richtig arbeitet. Die Schrauben des kleinen Deckels der Kupplung sollten auch gegen Imbusschrauben ausgetauscht werden. Am leichtesten lässt sich der Kupplungsdeckel montieren, wenn der Motor auf der Seite liegt. Besonders bei der Automatic-Kupplung können so die Kupplungsteile genau ausgerichtet werden. (Bild 20) Im kleinen Kupplungsdeckel kommt das Kugellager, ins Kugellager gehört der Kugellkäfig, sowie eine Hülse mit Feder. Die Feder mit der Hülse sorgt für die Verbindung zum Ölkäule im Deckel. Achtung, hier kann schnell ein Einbaufehler auftreten, wenn die Hülse falsch montiert wird. Die Hülse gehört mit Ihrem Kragen nach oben (zum großen Kupplungsdeckel) auf die Feder montiert. Jetzt wird der zweite Teil des Kugellkäfigs aufgelegt. Zwischen den beiden Kugellkäfigen gehört eine große Feder. Der Ausrückhebel der Schaltung wird so auf der Schaltwelle aufgesetzt, dass sein Arm direkt auf die Kurbelwelle zeigt. Jetzt nachdem alles richtig ausgerichtet und zentriert wurde, kann der Kupplungsdeckel mit neuer Dichtung aufgelegt werden. Schrauben über Kreuz anziehen. Denken Sie daran, dass Sie es mit Gewinde aus Alu zu tun haben. Nicht umsonst wurden von Honda Kreuzschrauben verwendet, um eine Beschädigung durch zu festes Anziehen zu verhindern. Durch die Wärmeausdehnung setzen sich die Schrauben noch fester. Also mit viel Gefühl die Schrauben eindrehen.

Kolbenringe aufziehen:

Von oben gesehen (Kolbendach)

Erster Ring silberne Gleitflächen helle Oberfläche

Zweiter Ring, mit einer 1/60° angeschliffenen Gleitfläche, dunkle Oberfläche

Dritter Ring, kann dreiteilig oder einteilig sein

Die ersten beiden Ringe haben eine Bezeichnung eingraviert wie z.B. N, R oder Z. Diese Bezeichnung muß immer zum Kolbendach zeigen.

Falls keine Markierung zu finden ist:

Beim oberen Ring sind die Kanten gleich und es ist egal wie rum man ihn einbaut. Der mittlere Ring ist auf einer Seite angefast, diese Seite zum Kolbendach einbauen.

Die Kolbenringstöße immer um 120° verdrehen. Der Stoß darf nicht genau über den Bereich des Kolbenbolzens stehen.

Damit der Kolben richtig herum eingebaut wird, befindet sich auf dem Kolbendach eine Bezeichnung „IN“, diese Markierung Richtung Einlass einbauen. Ist der Kolben mit einem Pfeil markiert, dann gehört der Pfeil Richtung Auslaß eingebaut. Wenn keine Markierung auf dem Kolbendach vorhanden ist, kann man sich nach der Bohrung für den Kolbenbolzen richten. Diese ist nie mittig angebracht, sondern richtet sich nach der Laufrichtung. Die Seite mit dem kürzeren Weg bis zur Zylinderwand gehört nach oben zum Einlaß eingebaut.

Einbau Kolben und Zylinder:

Kolben und Zylinder leicht einölen, wobei man den Kolben schon einmal vorsichtig bis zum Loch des Kolbenbolzens in den Zylinder einschieben kann. Dabei sehr vorsichtig die Kolbenringe zusammendrücken. Zylinderfußdichtung und Dichtring für den Ölkanal einsetzen. Es kann nicht schaden, bei der Zylinderfußdichtung etwas Dichtpaste zu verwenden, um eine undichte Fußdichtung zu vermeiden. Jetzt den Zylinder auf die Stehbolzen aufschieben und den Pleuel mit dem Kolben mittels Bolzen verbinden. Sicherungsclip einsetzen, Nockenwellenkette durch den Zylinderschacht führen und das Zwischenrad einsetzen. Achten Sie auf den

richtigen Sitz der Passhülsen.

(Bild 22, siehe Pfeile)

Den Zylinder mit der seitlichen Schraube befestigen.

Zylinderkopf für den Einbau vorbereiten.

Wer gleich einen Tuningkopf mit großem Einlass verwendet, braucht nur die Nockenwelle einsetzen und die Ventile einstellen. Einfach die Nockenwelle so drehen, das sie den einzustellenden Kipphebel nicht belastet, dann für den Einlass 0,05mm und für den Auslass 0,07mm einstellen. Wer einen gedrosselten Kopf 6 Volt verwenden möchte, muß jetzt erst einmal den Einlasskanal auffräsen und die Ventile neu einschleifen.

Tipp: Wenn Sie die Kipphebel ausbauen müssen, drehen Sie einfach eine 8mm Schraube in das Gewinde der Kipphebelbolzen (Seite Zündkerze) und ziehen damit den Bolzen raus.

Einbau Zylinderkopf:

Zylinderkopfdichtung aufsetzen, sowie Dichtringe. Den Kolben auf OT stellen, so das der Kurbelwellenkeil (hält das Pollrad auf Position) auf die Markierung zum Zylinderkopf zeigt. Richtige Position der Passhülsen kontrollieren (Bild 23), Nockenwellenkette mit dem Nockenwellenkettenritzel so in den Zylinderkopf einführen, das die Markierung des Ritzels in Richtung Markierung des Zylinderkopfes weist. Vorsicht, daß sich der O-Ring für den Ölkanal nicht verschiebt. Am besten mit etwas Öl einsetzen damit er etwas gehalten wird. Nockenwellenzahnrad so auf die Nockenwelle aufsetzen, daß die Markierung des Zahnrades mit der Kerbe am Zylinderkopf übereinstimmt. Das Polrad steht dabei auf OT und der halbmondförmige Keil auf der Kurbelwelle bildet eine Flucht in Linie über die Schraube vom Zwischenrad, Markierung Nok-

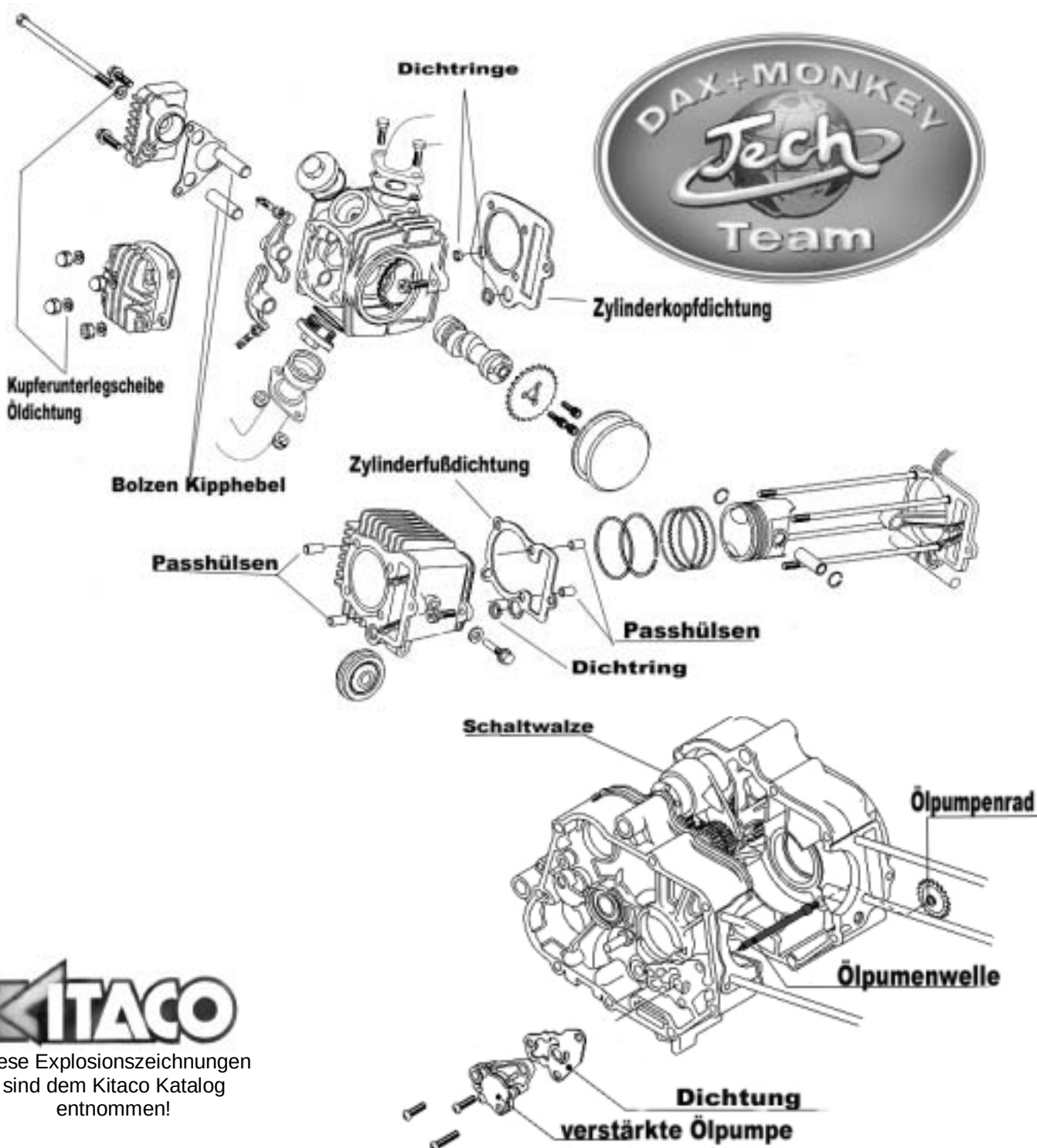


kenwellenzahnrad und der Kerbe am Zylinderkopf. Mit einem Faden kann man die Richtige Einstellung überprüfen.(siehe Bild 25)

Der Kopfdeckel hat einen Pfeil, der nach unten bei der Montage gehört. Die Reihenfolge beim Anziehen des Zylinderkopfes sollte beachtet werden.(Bild 24) Anzugsdrehmoment sind 10 Newtonmeter. Achten Sie darauf, dass Sie bei der linken unteren Zylinderkopfschraube eine Kupferunterlegscheibe verwenden. Diese dient als Dichtung, da sich in diesem Stehbolzen der Ölkanal befindet. Auch die lange Schraube, die den runden Nockenwellendeckel hält, benötigt eine solche Kupferscheibe als Dichtung. Seitliche Schraube eindrehen

und Nockenwellendeckel und den Deckel auf der gegenüberliegenden Seite montieren. Bei der Montage der Zündungsgrundplatte auf den richtigen Sitz der Dichtringe achten, wenn möglich durch neue austauschen. Grundplatte vorsichtig mit einem Schraubendreher anklopfen, es kann sein das sie sich etwas verkanntet hat und sich dabei noch setzt. Die Schrauben wenn möglich gegen Imbusschrauben austauschen.

So im Groben sind wir jetzt fertig, klar muß jetzt noch der Vergaser und die Auspuffanlage angepasst werden. Gerne stehen wir Ihnen mit Rat und Tat zur Seite, wenn noch Fragen offen sind.



Diese Explosionszeichnungen sind dem Kitaco Katalog entnommen!

Vergaser - Ansaugrohr - Luftfilter



20ger Keihin Rundschieber
129,- €



24ger Keihin Rundschieber
149,- €



26ger Keihin Rundschieber 159,- €
28ger Keihin Rundschieber 189,- €



Takegawa Ansaugst. Kit 26 mm
rechts Monkey Gorilla Dax 99,- €



Takegawa Ansaugst. Kit 26 mm
Mitte Monkey, ZB, PBR 99,- €



Takegawa Ansaugst. Kit 26 mm
links Monkey, Gorilla, Dax 99,- €



20ger Ansaugst. KITACO 46,-€



20ger DRP Ansaugst. 34,- €



26ger Ansaugstutzen 75,- €
links liegend



Hauptdüsen Stück 3,-€



Gummiadapter Vergaser 29,- €
Verschiedene Durchmesser



Hitzeschutz 8,- €

Vergaser - Ansaugrohr - Luftfilter



**24er Mikuni
Flachschieber 145,- €**



18er Walbro 69,- €



20er Walbro 79,- €



**16er Dax – Look Vergaser
69,- €**



**28er Vergaser OKO
Rundflachschieber 148,- €**



Schnellgasgriff 20,- €



**KITACO
Luftfilter Dose 34,- €**



Luftfilter K+N 23,- €



**KITACO
Luftfilter Trichter 34,- €**



**KITACO
Luftfilter Siebe 34,- €**



Luftfilter Dose 13,- €

Ventilspiel Einstellung:

Irgendwann ist es soweit. Der Kilometerstand beschreibt das Einstellen der Ventile vor, oder es klickert schon gewaltig aus dem Zylinderkopf.

Wir achten darauf dass der Motor gut ausgekühlt ist. Die Zündung gehört ausgeschaltet und um sicher und einfach schrauben zu können bauen wir die Zündkerze aus. Wir überzeugen uns, dass der Motor in den Leerlauf geschaltet ist. Danach lösen wir die Abdeckkappen der Kipphebeleinstellschrauben. Das sind die großen Schrauben oben und unten am Zylinderkopf mit der 17mm Schlüsselweite. Das Öl braucht nicht abgelassen zu werden. Erschreckt bitte nicht wenn ein kleiner Tropfen Öl aus der unteren Abdeckschraube heraustropfelt. Dann entfernt Ihr den runden Nockenwellenraddeckel im Zylinderkopf. Das geht durch lösen der mittig in der Nockenwellenlagerabdeckplatte (auf der gegenüberliegenden, rechten Zylinderkopfseite) verschraubten Schraube (liegt über der Zündkerzenbohrung) mit der 10mm Schlüsselweite. Sollte der Deckel sich nicht lösen lassen, schraubt einfach die Schraube um einige wenige Gewindegänge in den Deckel wieder ein, und schlägt mit sehr verhaltener Kraft mit einem Hammer auf den Schraubenkopf um den runden Deckel auf der gegenüberliegenden linken Seite von seiner klebenden Dichtung zu lösen.

Danach entfernt Ihr den Fußschalthebel und demontiert den linken Motorseitendeckel.

Am Polrad könnt Ihr ganz leicht entgegen dem Uhrzeigersinn das Polrad drehen. Es wird soweit gedreht bis die T- Markierung des Polrades dekungsgleich mit der Markierungskerbe (in der 12 Uhr- Position) im Motorgehäuse ist. Gleichzeitig sollte die Kreismarkierung auf dem Nockenwellenzahnrad im Zylinderkopf mit der Kerbenmarkierung im Zylinderkopfgehäuse (9 Uhr- Position) sich decken. Ist das nicht der Fall müsst Ihr einfach noch einmal den Motor am Polrad um eine volle

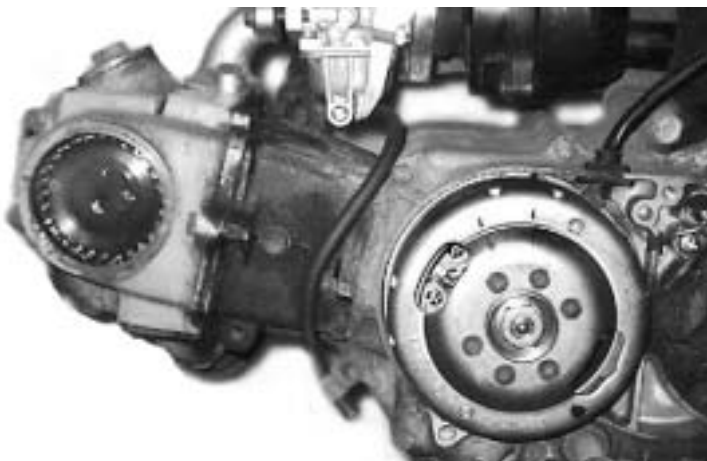


Umdrehung weiterdrehen. So, nun befindet sich der Motor im Arbeitstakt und beide Ventile sind geschlossen. Nun können wir mit einer Fühlerblattleere mit einer Blattstärke von 0,05mm („Hallo, aufpassen!! Die Fünf ist auf der zweiten Kommastelle. Also fünf Hundertstel!!“) das Luftspiel im Spalt zwischen Ventileinstellschraube und Ventilkontaktfläche ertasten. Flutscht die Fühlerblattleere geradezu ohne Widerstand durch den Spalt können wir von zu großem Ventilspiel ausgehen. Wer nicht über ein Ventileinstellwerkzeug verfügt kann sich zur Einstellung einer kleinen Flachzange für die vierkantige Einstellschraube und einem kleinen 9-ner Ringschlüssel für die Kontermutter bedienen. Die Fühlerblattleere sollte saugend durch den Spalt zu ziehen sein. Nach Korrektureinstellung muss das Spiel noch einmal überprüft werden, da sich durch das Anziehen der Kontermutter das Gewinde der Einstellschraube sich noch etwas setzt und das Spiel wieder einen anderen Wert aufweisen kann. Nach wenigen Korrekturen stimmt aber meistens das Spiel und man kann sich um die Einstellung des anderen Ventils kümmern.

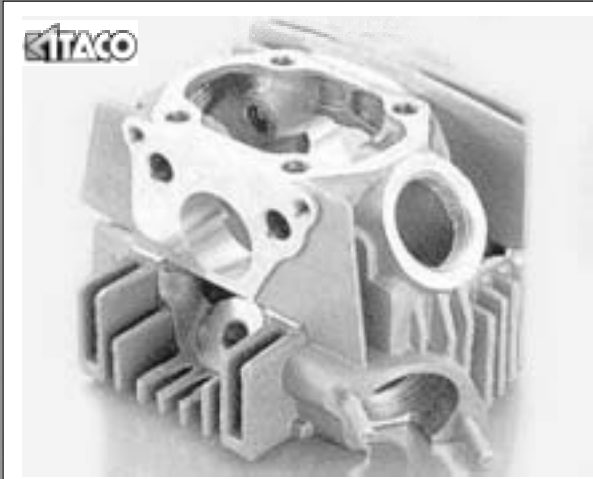
Bei einigen getunten Motoren empfiehlt es sich das Ventilspiel um 2 Hundertstel zu erhöhen. Die größere Temperaturentwicklung der Motoren schlägt sich natürlich auf eine größere Wärmeausdehnung nieder, der man mit einem etwas größeren Spiel Rechnung trägt. Zu großes Ventilspiel hat nicht so große Konsequenzen zur Folge wie zu eng gewähltes Spiel, bei dem es zu Berührungen zwischen Kolben und Ventil bei sehr hoher Drehzahl kommen kann.

Daher gilt: „Lieber etwas leise klickern lassen, als mit völlig geräuschlosem Ventilspiel bei scharfer Fahrt den Motor zu ruinieren!“

Natürlich montieren wir nach dem Einstellvorgang wieder alle Deckel mit neuen Dichtungen. Und vergesst auch nicht die Zündkerze wieder zu verschrauben. Zu guter letzt startet den Motor und kontrolliert durch eine kleine Hörprobe den Erfolg Eurer Arbeit.



Zylinderköpfe



Kitaco Ultra Kopf 500,- €



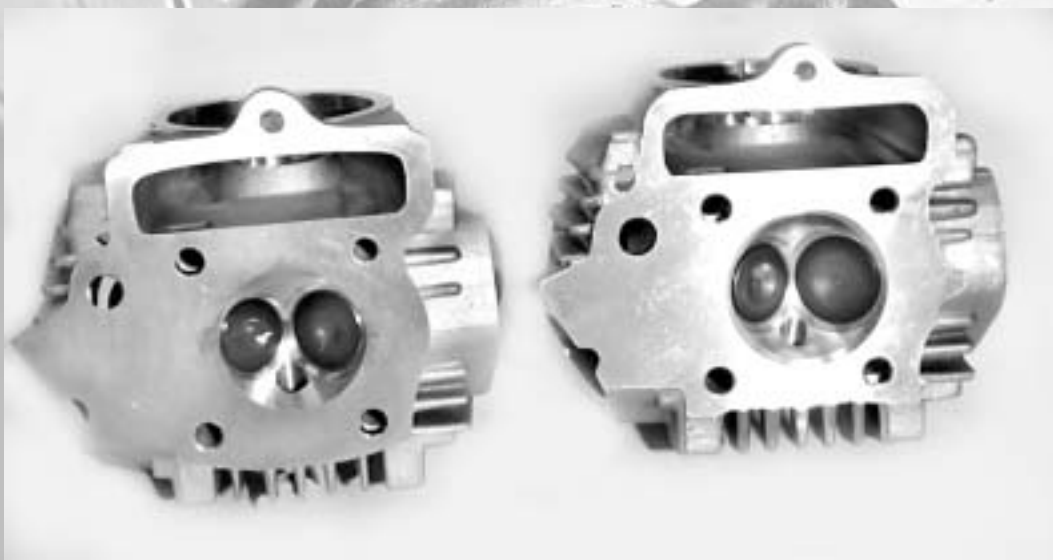
**TAKEGAWA Superheadkit kompl.
wahlweise 52 oder 54mm Kolben 999,- €**



**50ger Kopf mit großen Kanälen,
mit Ventilen 169,- €**
Besonders geeignet für 72cc Tuning



**70ger Kopf für gleitgelagerte,
Nockenwelle mit großen Kanälen,
mit Ventilen 169,- €**
**70ger Kopf
für kugelaelagerte Nockenwelle 219,- €**



Bei der Verwendung von 6 Volt – Tuning – Zylinderköpfen auf 12 Volt Motoren wird es notwendig, für die Zylinderköpfe 6 Volt Kipphebeln, 6 Volt Nockenwelle nebst Nockenwellenrad mit Schrauben zusätzlich zu bestellen!

Motorteile



Verstärkte Ventildfedern
1 Satz 4 Stück 16,- €



Verstärkte Kupplungsfedern
1 Satz 4 Stück 14,- €



Verstärkte Steuerkette 16,- €
Steuerkette original 15,- €



Nockenwellenrad 9,- €



Zwischenrad Steuerkette
7,50 €



Ölpumpenrad 9,- €



Kipphebel 9,- € pro Stück



Ventildeckel orig.
Stück 6,90 €



SS-Nockenwelle 6Volt
40,- €



Tuning Nockenwelle 12Volt
72,- €



Takegawa Nockenwelle
für 125ger Motor 129,- €

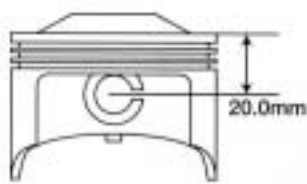


Takegawa R20 Nocke
139,- €

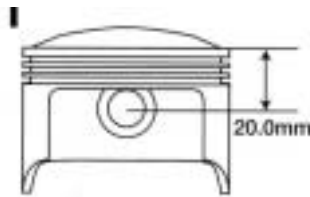


Zylinder - Kolben

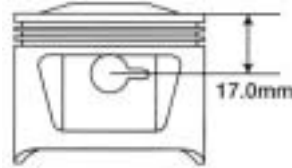
Die unterschiedlichen Kolbendächer



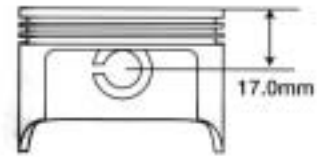
**72ccm Kolben
für 6Volt
50ccm 6Volt Kopf**



**72ccm Kolben
für 6Volt
70ccm 6Volt Kopf**



**72ccm Kolben
für 12Volt
50ccm 6Volt Kopf**



**72ccm Kolben
für 12Volt
50ccm 12Volt Kopf**

Grundsätzlich unterscheidet man bei den Dax und Monkey Standardmotoren, Motoren vor Bj. 1986 mit einer Lichtmaschine mit 6 Volt Kapazität, sowie Motoren nach Bj. 1986 mit einer Lichtmaschine mit 12 Volt.

Der Einfachheit halber werden die konstruktiv unterschiedlichen Motoren als **6 und 12 Volt** Motoren bezeichnet. Der 12 Volt Motor ist unter einem Antimanipulationsgesetz gefertigt und mit einem längeren Kurbelwellenpleuel ausgerüstet, daher ergibt sich ein zwischen Kolbenbolzenmittelpunkt und Quetschkante des oberen Totpunktes ein anderes Maß als bei den älteren 6 Volt Kolben. Alle Zylinder ob 6- oder 12 Volt besitzen immer die gleiche Länge. Unterschiedliche Kolbendachformen ergeben sich durch die beim Tuning verwendeten Zylinderköpfe. So kann natürlich ein 12 Volt Motor mit einem leistungssteigernden 50 ccm 6 Volt Zylinderkopf ausgerüstet werden. Dieser besitzt als Tuningzylinderkopf nicht nur eine größere Brennraumform, sondern auch größere Ventile mit einem größeren Ansaugkanal der unter Verwendung eines größeren Vergasers auch eine entsprechende Leistungssteigerung verspricht.

Alle Zylinderköpfe ob 6- oder 12 Volt lassen sich mit Sportnockenwellen ausrüsten, wobei man wissen sollte, daß die 6 Volt Zylinderköpfe die gleitgelagerter Ausführung einer Nockenwelle notwendig macht, hingegen die 12Volt Variante immer kugelgelagert ausgeführt sein muß.

Vorsicht ist geboten bei extremen Ausführungen der Nockenwellen. Diese sind oft nur unter Verwendung von extra für diese Wellen angefertigte Zylinderköpfen mit geänderten Ventilwinkeln zu gebrauchen.

Wir empfehlen, Kolben – Zylinderkit's in Verbindung mit einem Tuningkomplettset zu orderen, um Kompatibilitätsproblemen aus dem Weg zu gehen.



Zylinder Kit's

**72cc mit der Aufschrift 49cc Alu. mit 6 Volt Kolben
für 50ger oder 70ger Kopf 145,- €**

**72cc mit der Aufschrift 49cc Alu. mit 12 Volt Kolben
für 50ger oder 70ger Kopf 145,- €**

**84/88cc m. Aufschrift 49cc Alu. mit 6 Volt Kolben für
50ger oder 70ger Kopf 189,- €**

**84/88cc m. Aufschrift 49cc Alu. mit 12 Volt Kolben für
50ger oder 70ger Kopf 189,- €**

Zylinder - Kit's



Takegawa E-Stage Kit 81cc
für orig. Honda 12V 219,- €



Takegawa Hyper E-Stage Kit 81cc
für orig. Honda 12V, incl. Vergaser
und Ansaugstutzen 379,- €



Takegawa Hyper S-Stage Kit 88cc
für Jingcheng mit orig. Zylinderkopf
50cc, incl. scharfer Nocke 299,- €



12 Volt Kit 85-88cc
für orig. 12 Volt 50ger Zylinderkopf 199,- €



72ccm Power für Monkey Replika
Kolben – Zylinderkit Aufschrift 49ccm, Tuningver-
gaser, Ansaugrohr, Isolierung, Luftfilter, Tuning
CDI plus Adapterkabel 249,- €



88ccm Power für Monkey Replika
Kolben – Zylinderkit Alu. Aufschrift 49ccm,
Tuningvergaser, Ansaugrohr, Isolierung, Luftfilter,
Tuning CDI plus Adapterkabel 333,- €

Zylinder - Kolben



72ccm Stahlausführung
Aufschrift 70ccm 65,- €



72ccm Aluminiumausführung
Aufschrift 49ccm 85,- €



84/88ccm Aluminiumausführung
Aufschrift 49ccm 95,- €



Kolben 6 Volt 72cc (47mm)
für 50ger 6Volt Kopf ab 30,- €



Kolben 12 Volt 72cc (47mm)
für 50ger 6Volt Kopf ab 30,- €



Kolben 6 Volt 84/88cc (51/52mm)
für 70ger 6Volt Kopf ab 45,- €



Kolben 6 Volt 72cc (47mm)
für 70ger 6Volt Kopf ab 30,- €



Kolben 12 Volt 72cc (47mm)
für Standard Kopf 12 Volt ab 30,- €



Kolben 12 Volt 84/88cc (51/52mm)
für 70ger 6Volt Kopf ab 45,- €

Hinweis:

Die Kolben aller Durchmesser werden von unterschiedlichen Herstellern angeboten. So sind alle Brennraumformen in konstruktiv unterscheidbaren Kolbenausführungen erhältlich. (Slipperkolben mit dünnen Kolbenringen, Langschaftkolben mit breiten Kolbenringen) Die Einsatzbereiche sollten zuvor mit uns telefonisch besprochen werden.

Achtung:

Alle Kolben werden mit Kolbenringen, Bolzen und Sicherungsclip geliefert!

Motorteile



Kolben-Zylinder Set 51mm (C90)
für Langhubkurbelwelle 49,5mm
245,- €



Kolben-Zylinder Set 54mm (C90)
für Langhubkurbelwelle 49,5mm
Passend für 108 Motor 265,- €



Kawasaki Kolben (123cc)
für Honda Nice-Motor 53mm 95,- €



Takegawa Kolben Kit 56, 57 oder 58mm mit 13er Kolbenbolzen für Honda Nice Motor
159,- €



Zylinder 54mm Alu 69mm hoch für 108cc Motor auf 115cc mit Superheadkit (mit oder ohne 49cc Aufschrift)
149,- €



Takegawa Kolben 52 und 54mm für 70ger Zylinderkopf und Superhead erhältlich, 6V, 12V, Langhubausführung erhältlich
119,- €

Takegawa Dichtsatz
Kopf- und Fußdichtung 52 oder 54mm für 70ger Kopf 3-lagig Metall
20,- €

Takegawa Dichtsatz für Superheadzylinderkopf
52 oder 54mm
1-lagig Metall 15,- €



Dichtsatz Kopf. 72, 84, 88, 106, 108 mm ab 8,- €



Dichtsatz kompl. 72, 84, 88, 106, 108 mm ab 15,- €



Satz Dichtringe 13,- €



Kronmutter Kuppl. 3,50 €
Sicherungsblech Kuppl. 2,50 €
Federscheibe Kuppl. 3,00 €



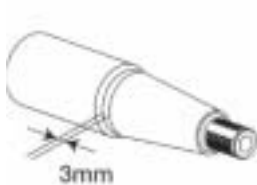
Motorschraubensatz
Kreuzschrauben (6V) 9,- €
Außensechskant (12V) 15,- €

Kurbelwellen

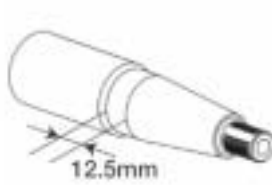


Wir unterscheiden Kurbelwellen mit drei unterschiedlichen Kurbelwellenzapfen zur Aufnahme unterschiedlicher Polräder.

1. Der kurze Zapfen des 6 Volt Motors, findet Verwendung in den Modellen Monkey, Dax ST50E und ST70. Diese Kurbelwelle ist nicht kompatibel mit einer frühverstellenden Zündanlage
2. Der lange Zapfen des 6 Volt Motors findet Verwendung in den Modellen Dax ST50G (Mockikvariante) und den SS50 Kleinkraftrad. Nur diese Kurbelwelle bietet sich bestens an, eine frühverstellende Zündanlage zu montieren.
3. Der kurze Zapfen des 12 Volt CDI Motors findet Verwendung in den Modellen Dax und Monkey nach Bj. 1986.



Der kurze Zapfen
des 6 Volt Motors



Der lange Zapfen
des 6 Volt Motors



Der kurze Zapfen des
12 Volt CDI Motors

Die von uns lieferbaren Kurbelwellen sind mit allen Kurbelwellenzapfen Varianten erhältlich. Bei der Bestellung bitte unbedingt die Kurbelwellenzapfen Variante mit angeben!

Tip! Formel zur Hubraumberechnung. Halber Kolbendurchmesser mal halber Kolbendurchmesser mal 3,14 mal Kurbelwellenhub, geteilt durch 1000 ergibt den Gesamthubraum.



Langhubkurbelwelle mit 51mm Hub
für alle Zapfen **320,- €**



Langhubkurbelwelle mit 49,5mm Hub
für alle Zapfen **179,- €**
Langhubkurbelwelle mit 52 mm Hub
für alle Zapfen **179,- €**
Langhubkurbelwelle mit 56 mm Hub
für alle Zapfen **249,- €**

Motorteile



**4 Scheiben Handkupplung zurück
verlegt kompl. 700,- €**



**2 Scheiben Handkupplung mit langem
Primärtrieb 230,- € (incl. Schaltwelle)**



**5-Gang Getriebe mit allen Zubehör
Preis 660,- €**



4 - Gang Getriebe 350,- €



**Deckel Handkupplung Chrom
Preis 79,- €**



**Deckel Zündung Chrom
Preis 39,- €**

Auspuffanlagen



Takegawa Bomber Chrom/Alu 91dB
 untenliegend, Aluschalldämpfer 80mm
 Bis 130cc geeignet 269,- €



Takegawa Track Roadup 83 db
 für Monkey bis 130cc obenliegend
 Aludämpfer 90mm 399,- €



Takegawa Track Roaddown 81 db
 für Monkey bis 130cc untenliegend
 Aludämpfer 90 mm 359,- €



DAX Auspuffanlage komplett VA
 Hochglanzpoliert 299,- €
 Carbon 349,- €



Auspuffanlagen



**KITACO Auspuff VA-Carbon
Monkey + Dax + ZB
untenliegend Racing + Street 345,- €**



**KITACO Auspuff VA-Carbon
nur Monkey
obenliegend Racing + Street 345,- €**



**KITACO Auspuff VA-Carbon
für Dax obenliegend Street 345,- €**



**KITACO Supertrapp Schlange
untenliegend 370,- €**



**Daytona 88dB schöne kurze Anlage
VA-Carbon 379,- € / Chrom 299,- €
Dämpfereinsatz Stahl -3dB 19,-€**



**Daytona Doppelrohr VA 83dB
In verbesserter VA Qualität 299,- €**

Auspuffanlagen



MAB 2 Auspuff in VA Qualität
Die Auspuffanlage ist TÜV geprüft mit E-Prüfzeichen **345,- €**



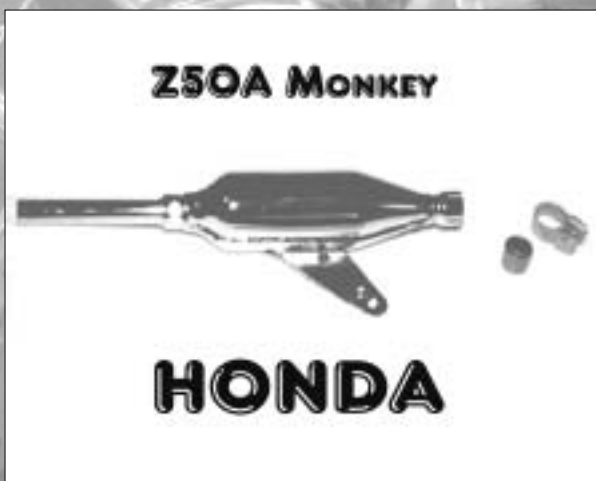
Chrom – Alu untenliegend 198,- €



Z50JZ Tuning Auspuff im original Look
Mit Chromblenden **180,- €**



DAX Auspuff Chrom original
mit Blende (offen) **169,- €**
Distanzschraube **6,- €**



Z50A Auspufftopf incl. Endrohr mit
Schelle und Hitzeschutzring **82,- €**
Krümmer original **50,- €**
Krümmerblenden Stück **12,- €**



Tuningkrümmer Chrom 55,- €

Zubehör



Umgebaute HONDA Nice Gabel
Mit CNC Alu Brücken Scheibenbremse,
Narbe u. Zubehör 850,- €



Telgabel für Monkey mit
Scheibenbremse, originale Optik 600,- €



Telegabel Set Daytona 1.400,- €
Die Komponenten der Gabel können auch
einzeln bestellt werden. (Preise auf Anfrage)



Telegabel 27mm Kitaco 700,- €
mit Bremsankerplatte für Trommelbremse



Alu - Kastenschwinge Daytona
+ 4 cm 239,- € + 8 cm 259,- €
+16 cm 279,- €



Aluschwing 6cm verlängert
mit Unterzug für Dax 490,- €

Zubehör



Chromfelgen 8 Zoll
Paar 120,- €



Alufelgensatz poliert 8 Zoll
Paar 210,- €



Alufelgensatz poliert 10 Zoll
Paar 245,- €



Scheibenrad Alu. Poliert 10 Zoll
Paar 245,- €

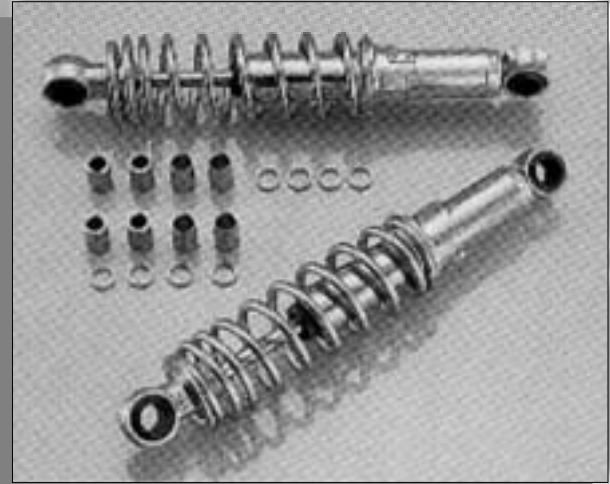


Kitaco Alu-Schwing
6cm verlängert 260,- €
10cm verlängert 280,- €

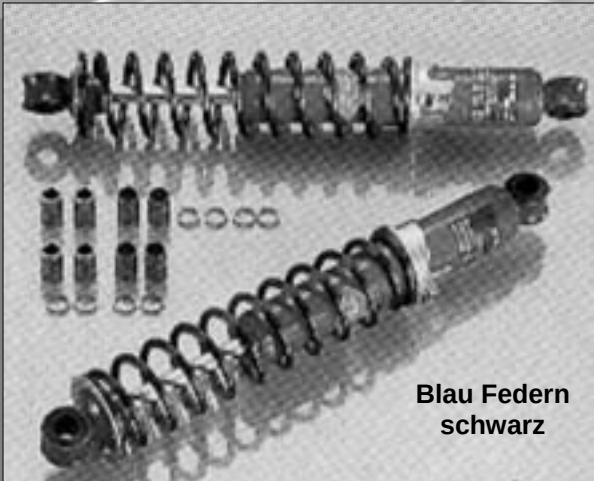


Kitaco Alu-Schwinge mit Unterzug
10 cm verlängert 310,- €

Stossdämpfer

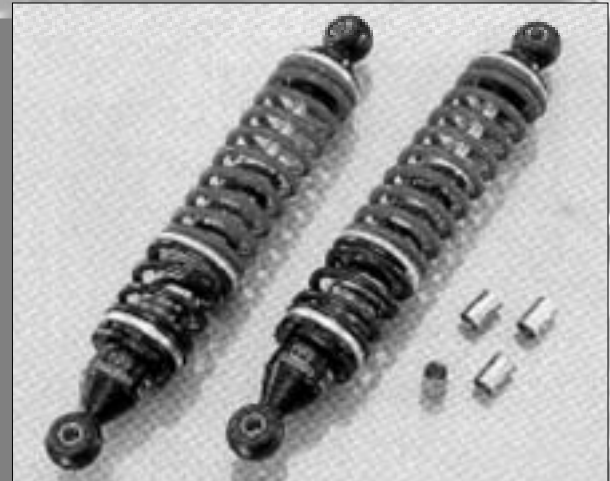


Stoßdämpfer KYB in voll Chrom
Länge 280mm
5-fach verstellbar Paar 165,- €



Blau Federn
 schwarz

Stoßdämpfer KYB
In den Längen 280, 305, 330mm
5-fach verstellbar Paar 180,- €



Bitubo - Stoßdämpfer
In den Längen 280, 305, 330mm
stufenlos verstellbar Paar 300,- €

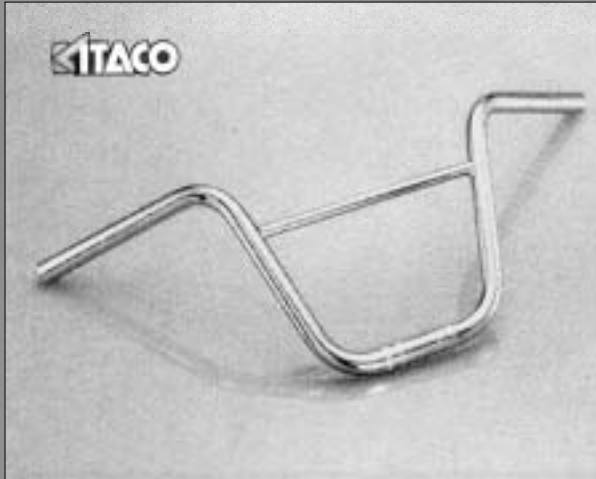


Satz Gasdruckstoßdämpfer Showa
285/330mm chrom 199,- €



Verstärkte Federn für Originale Gabel
für Dax und Monkey Set 23,- €

Zubehör



Chromlenker KITACO
verstärkte Ausführung
in Höhe und Form 38,- €



Lenkerhalter für orig. Gabelbrücke
zum Umbau auf Crosslenker 32,- €



Lenker Daytona VA
hoch oder niedrig 39,- €



Lenkungsdämpfer für Monkey und ZB
(bitte Type angeben) 125,- €



Gabelführungshülsen verst. für orig. Gabel, Dax und Monkey 33,- €



Takegawa 13cm zurück verlegte Fußrasten-anlage Alu CNC für Monkey, Gorilla, mit Trommelbremse hinten.
(Takegawa Kickstarter wird benötigt) 349,- €

Instrumente



Takegawa Instrumentenset Blue LED
 analog Tacho und elektr. Drehzahlmesser, blau
 beleuchtet, nur für 12 Volt CDI 299,- €



Takegawa Instrumentenset Blue LED
 Siehe links!



Mini Cockpit Drehzahlmesser elektronisch,
 Tacho bis 160 km/h, Blinker und Fernlicht-
 anzeige 280,- €



Takegawa LCD Tacho und Drehzahlmesser
 passend für orig. Monkey Lampengehäuse, blau
 beleuchtet auch für umgedrehte Replica Teles-
 koptabeln mit Scheibenbremse 149,- €



LCD Tacho KITACO bis 180 km/h, für
 orig. Monkey Lampengehäuse, blau
 beleuchtet 100,- €



Kitaco Tacho bis 120kmH für orig. Monkey
 Lampengehäuse 95,- €
Daytona Tacho bis 120kmH für orig. Monkey
 Lampengehäuse, weißes Zifferblatt 65,- €

Zubehör



Tank Replika 116,- €
Tank Chrom 139,- €



Tankdeckel Replika 12,- €
Mit Schlüssel!



Benzinhahn Replika 12,- €



Takegawa Klarglaseinsatz für 12V
Monkey mit blauer Birne (Xenon
Effekt) ohne E-Prüfzeichen 69,- €



Lampeneinsatz A-Monkey
Replika 45,- €



H4 Lampeneinsatz 12 Volt
mit Fernlicht 32,- €



Takegawa Rücklichtglas klar/
Chrom, mit rotem Zentrum, ohne
E-Prüfzeichen 29,- €



Fighter Cockpit 70,- €



Cockpit Honda Nice 65,- €
Mit Tacho usw.



Frontscheibe 59,- €



Verkleidung Motor von
der Nice 10,- €



Blinkanlage 70,- €
Paarweise 22,- €

Zubehör



Ölkuhlerkit Takegawa klein 349,- €
CNC gefräster Alu.-Ölkühler mit eloxierten Anschlußfittings, CNC Anschlußplatte, Stahlflexschläuchen für R-Stage Zylinderkopf oder Superhead



Takegawa Motorenentlüftung und Ölabscheider an rechter Seite 149,- €
(nur bei untenliegenden Auspuff zu verwenden)



KITACO Ölkuhlerkit ULTRA 255,- €
Mit allem Zubehör



Takegawa Motorenentlüftung für Zylinderkopfdeckel Alu CNC 79,- €

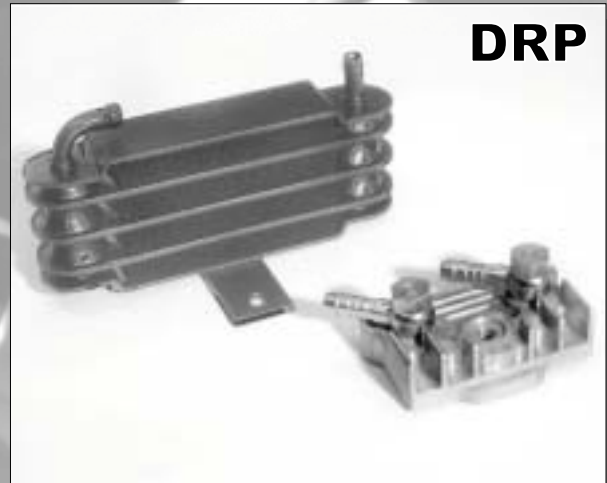


KITACO Ventildeckelentlüftung 20,- €

Zubehör



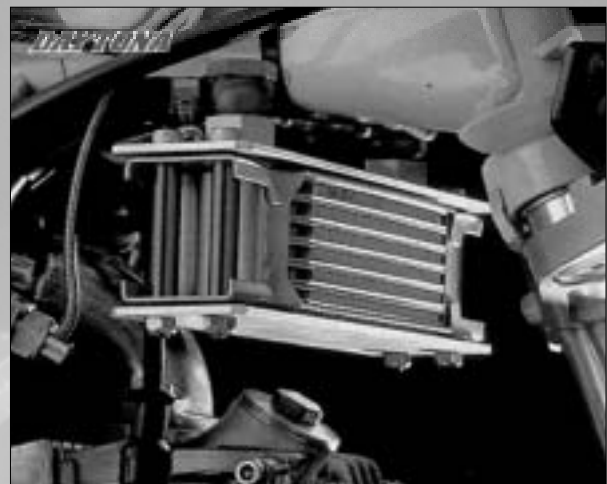
Ölkühlerkit mit allen
erforderlichen Teilen 220,- €
Ölkühleranschluss einzeln 40,- €



Ölkühlerkit DRP 189,- €



Ölkühlerkit Daytona
Silberner Hochleistungskühler mit eloxierten
Anschlußfittings, Ölcover, Schläuchen,
Schellen, ohne Anschlußplatte 249,- €
Anschlußplatte 49,- € mit eloxierten Fittings 69,- €



Ölkühler Cover Daytona 49,- €



Verst. Ölpumpen 6 Volt
300% 69,- €



Verst. Ölpumpen 12 Volt
300% 60,- €



Verst. Ölpumpen 12 Volt
300% 49,- €

Zubehör



Seitendeckel rechts 80,- €
Bei Verwendung von
untenliegenden Auspuffanlagen



Seitenständer stufenlos
verstellbar, von 8-12 Zoll Räder
In Chrom oder schwarz **80,- €**



Seitenständer für 10 Zollräder
In schwarz oder Chrom **40,- €**



Kickstarter 19,- €



Takegawa Kickstarter
super strong geschmiedet
chrom klappbar **79,- €**



Mini Handgriffe Satz
30,- €



Fußrasten Paar Alu. CNC
28mm Durchmesser **35,- €**
22mm Durchmesser **39,- €**



Schalthebel in der Länge
verstellbar **48,- €**



Takegawa Schalthebel
Alu CNC gefräst **69,- €**



HONDA orig. Seitendeckel
35,- €



Tankdeckel abschließbar
22,- €

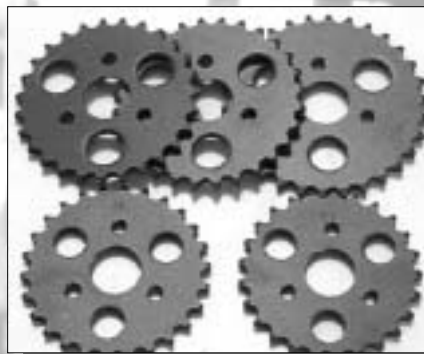


Griffamaturen Nice 12V
Schalter für Hupe, Blinker,
Fernlicht **50,- €**

Zubehör



Kitaco Bremsbeläge 14,- €
Sehr gutes Bremsverhalten



Kettenräder 24-28 Zähne 17,- €



Ritzel von 12-17 Zähnen 6,- €
Sicherungsblech 1,- €



Kettenräder DAX 30 – 48 Zähne 19,- €



Standartkette Für Dax + Monkey 12,- €



Kette verstärkt Gold Dax + Monkey 25,- €



Tachoschnecke für Monkey 10 Zollfelgen 65,- €



Benzinhahn mit Reservestellung Dax 20,- €



Mini Benzinfilter 3,- €



Ölthermaturmesser R&R oder DRP 50,- €



Hutmutter für Stoßdämpfer Stück 2,50 €
U-Scheibe Stück 1,50 €



Kettenspanner Stück 5,- €

Zubehör



Bauchbinde DAX 6 Volt
Satz 35,- €



Dax Schild 108
Stück 25,- €



Dax Schild 125
Stück 25,- €



Dax Emblem, passt zum
Rahmen der AB23
Satz 25,- €



Embleme Z50A
Stück 36,- €



Tank - Embleme (rot)
Monkey JZ Stück 48,- €



Aufkleber Monkey J1
Satz Preis 38,- €



Aufkleber Monkey 5,- €



Kotflügel Daytona 59,- €



Chromschutzbleche
A-Monkey Satz 110,- €



Chromschutzbleche
JZ Monkey Satz 120,- €



Chromschutzbleche DAX
Satz 158,- €

Zubehör



CDI 12 Volt frühverstellend

Diese CDI macht aus Ihrer Statischen Zündung eine frühverst. **ohne** Austausch von Polrad und Grundplatte **48,- €**



Zündspule DAX 6 Volt

15,- €



Zündspule 12 Volt 15,- €



Spannungsregler 12 Volt 22,- €



Frühstellende Zündung 12Volt Umrüstkit von 6 V auf 12V CDI, für 6 Volt Kurbelwelle mit langem Zapfen **230,- €**



Frühstellende Zündung 12Volt für 108cc Motoren **210,- €**



Zündschloß Monkey 34,- € Dax 34,- €



Hupe 12 Volt 12,- €



Blinkrelais 6 oder 12 Volt Elektromagnetisch **9,- €**



Kontakte 6 Volt 8,90 € Kondensator 12,- €



Zündkerzen NGK 6-7-8 3,50 €



Kerzenstecker NGK 5,50 €

Spezial - Werkzeug



Ventileinstellwerkzeug 16,- €



Ventilpresse 70,- €



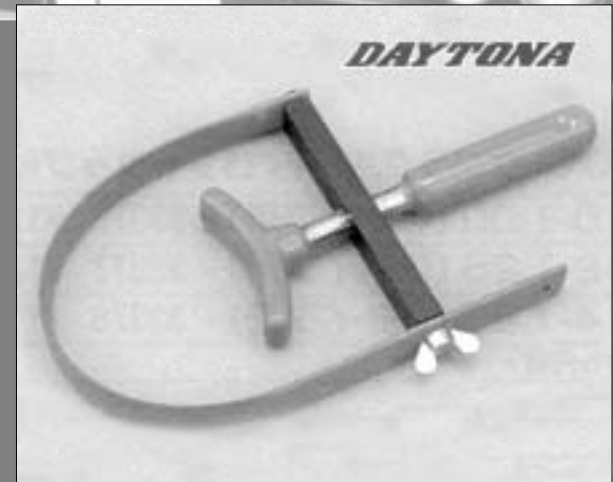
Zündungsabzieher ab 5,- €



Nuß für Kupplungsmutter 2 Größen 30,- €



Spezial Monkey – Dax Hebebühne
Länge 150cm, Breite 60cm, Höhe 75cm
249,- €



Polradhalter 39,- €

Zubehör



R-Sitzbank schwarz 145,- €



KITACO TL- Sitzbank
Für Monkey oder Gorilla 145,- €

Sitzbank – Bezug Service

Gestaltung der Sitzbank nach
Kundenwunsch in feinsten
Materialien.
(Preis individuell auf Anfrage)



Sitzbankbezug DAX im orig. 6V. Look
Mit der Aufschrift „HONDA“ 34,- €



Sportsitzbank mit Heck 299,- €

Das Einstellen des Zündkontaktes:

Der Motor hat keine Leistung mehr, oder der Inspektionsplan sieht einfach das Überprüfen der Zündanlage vor. Keine Panik, auch ohne große Spezialwerkzeugkiste ist diese Arbeit leicht von jedem durchführbar.

Um die ganze Sache etwas verständlicher zu machen, wollen wir zunächst die Zündanlage der kleinen HONDAS etwas erklären. Unter unserem rotierenden, stark magnetischen Polrad befindet sich auf einer Zündgrundplatte ein mit isoliertem Kupferdraht umwickelter Eisenkern. Wer in Physik nicht gerade durch Abwesendheit glänzte wird wissen, dass sich die Elementarteilchen im Kupferdraht ordnen wenn ein Magnet um den Eisenkern rotiert und der Strom zu fließen beginnt. Da sich im magnetischen, rotierenden Polrad die magnetischen Pole beim Vorbeizischen an der „Zünderregerspule“ (das ist unser Kupferdraht umwickelter Eisenkern) abwechseln, handelt es sich bei dem erzeugten Strom um Wechselstrom. Aber das soll uns nicht erschrecken. Dieser Strom würde, zu unserer Zündspule geleitet, auf eine ganz hohe Spannung herauftransformiert, in der Zündkerze für eine Dauerflamme sorgen. Das geht natürlich überhaupt nicht, da wir ja nur einen Funken benötigen wenn der Kolben fast vor seinem höchsten Wendepunkt (sprich oberer Totpunkt, oder OT) steht. Da aber jede Explosion einen Bruchteil an Zeit braucht um seinen vollen Druck entfalten zu können, wird diese Explosion etwas eher ausgelöst. Aus diesem Grund finden wir auf unserem Polrad eine F- Markierung (für Fire, oder Zündzeitpunkt) etwas vor der T- Markierung (für den oberen

Totpunkt). Der ganze Strom für unsere Zündkerze wird also nur eine kurze Zeit während einer Umdrehung der Kurbelwelle benötigt. Den Rest der Zeit wird der Zündstrom einfach an die Masse, sprich Motorgehäuse ohne Wirkung abgegeben. Erst wenn der Kolben kurz vor der höchsten Stelle im Zylinderkopf steht unterbricht ein Kontakt den Stromabfluss an die Masse. Der Zündkontakt öffnet sich und der Strom findet den Weg über ein kleines schwarzes Kabel zur Zündspule. Von da aus macht er sich in seiner Spannung erhöht auf den Weg zur Zündkerze wo er zwischen Anode und Kathode der Zündkerze im abgeschlossenen Raum des Zylinderkopfes durch das komprimierte Benzin-Luftgemisch als Funken Hüpfen



muss.

„Peng!!!“ Der Motor zündet.

Damit der Druck der Explosion immer auf der günstigsten Stelle der Position des Kolbens geschieht muss von Zeit zur Zeit der Zündzeitpunkt kontrolliert und nachgestellt werden.

Nach dem Entfernen des Schalthebels und des linken Motorseitendeckels haben wir das Polrad vor uns liegen. Im Zentrum des Polrades (für uns unsichtbar im inneren des Polrades) ist eine Zündnocke verbaut, die unseren auf der darunter liegenden Zündgrundplatte montierten Zündkontakt öffnet und schließt. Den Zündkontakt können wir durch die im Polrad angebrachten Schlitze wunderbar beobachten. Drehen wir den Motor in seiner Drehrichtung nach links werden wir beobachten, dass genau wenn die F- Markierung des Polrades die Markierungskerbe im Motorgehäuse (12 Uhr Position) schneidet, sich der Zündkontakt zu öffnen beginnt. Genau hier sollte die Zündung erfolgen.

Um genau diesen Punkt ertasten zu können schieben wir einfach einen sehr dünnen Streifen

Zigarettenpapier als Fühlerleere durch den geöffneten Zündkontakt und das Polrad wieder auf eine Stellung der F- Markierung zurück. so dass der Kontakt selber sich am Papierstreifen festbeißen kann. Mit den Fingern geben wir ganz leichten Zug auf das

Papier und drehen dabei das Polrad langsam wieder auf die F- Markierung. Das Papier sollte sich ganz exakt, nur auf der F- Markierung herausziehen lassen. Dann stimmt die Zündung.



- 1 Zündkontakteinstellschraube
- 2 Kontakte
- 3 Erregerspule
- 4 Kondensator
- 5 Lichtspule

Sollte der Zündkontakt jedoch früher oder später öffnen, sind wir gezwungen die durch den Schlitz im Polrad zu erkennenden Halteschrauben des Zündkontaktes etwas zu lösen und mit einem kleinen Schraubendreher durch verkanten des Drehers zwischen der Grundplatte und des Kontaktes so zu verdrehen das der Kontaktabstand, sprich Zündzeitpunkt stimmt. Die Zündkontakt schrauben müssen nun wieder angezogen werden und wir kontrollieren noch einmal unsere Arbeit. Durch das Anziehen der Schrauben kann es möglich sein, dass sich alles wieder etwas verstellt. „Nur Geduld!“ **Es muss 100%-ig stimmen**, sonst kann es

sein das ihr nicht nur Leistung verliert sondern den ganzen Motor zu Klump fahrt.

Natürlich überprüft Ihr bevor Ihr mit der Kontrolle des Zündzeitpunktes beginnt den einwandfreien Zustand der Zündkontakt- Kontaktflächen. Sollten sie nicht in einem einwandfreien Zustand sein müssen sie ausgetauscht werden. Dazu benötigt ihr einen Entsprechenden Polradabzieher (in unserem Angebot) und Polradhalter um das Polrad zu demontieren (der Abzieher hat ein Linksgewinde). Alles andere findet Ihr in Eurer Werkzeugkiste. Ich setz voraus, dass alle Arbeiten mit allergrößter Sorgsamkeit durchgeführt werden, dann klappt es auch mit der Leistung.



Polradabzieher 7,- €



Polradhalter 39,- €



Zündkontakte 10,- €

Einstellung Automatikkupplung

Man kann schon verzweifeln, hat man kein Handbuch zur Hand und weiß nicht um die konstruktive Beschaffenheit der Technik unter dem rechten Motorseitendeckel, wenn die Aufgabe des Kupplungseinstellens von einem eingefordert wird. Aber alles halb so schlimm.

Zunächst lösen wir die Kontermutter der Kupplungseinstellschraube auf unserem rechten Motorseitendeckel. Danach drehen wir die Kupplungseinstellschraube mit einem Schlitzschraubendreher eine halbe Umdrehung im Uhrzeigersinn nach rechts. Somit haben wir den Kupplungsbetätigungsmechanismus gelöst. **Nun drehen wir die Einstellschraube soweit nach links, bis wir einen Widerstand spüren.** Der Kupplungsbetätigungsmechanismus hat nun „0“ – Spiel. Ein gewisses Kupplungsspiel ist jedoch notwendig, weil unter Einfluß der Motortemperatur durch die Wärmeausdehnung das Spiel sich verringert und dann das Getriebe sich nicht einwandfrei schalten lassen würde. Um das Kupplungsspiel einzustellen verdrehen wir nun die Einstellschraube ein **1/8 bis 1/4 Umdrehung nach rechts** und kontern alles mit der Kontermutter.

Einstellung Handkupplung

Nichts einfacher als das! Ist man mit den Einstellmöglichkeiten am Kupplungszug und am Griffhebel am Ende angelangt, muß man sich daran machen, das Kupplungsspiel am rechten Motorgehäusedeckel nachzustellen. Das Kupplungsspiel ist richtig, wenn man den Griffhebel am Ende um ca. 3mm betätigen kann ohne das der Kupplungsmechanismus im Motordeckel die Kupplung ausrückt.

Wir öffnen zunächst den runden Deckel des Kupplungsausrückmechanismus. Darunter finden wir die Einstellschraube mit Kontermutter. Zunächst lösen wir die Kontermutter. Danach drehen wir die Einstellschraube zum lösen des Mechanismus eine halbe Umdrehung nach links. Um die Einstellschraube auf die „0“- Spiel Position zu verstellen, drehen wir sie so weit nach rechts, bis wir einen Widerstand spüren. Von dieser Position aus drehen wir dann die Einstellschraube ein achtel bis ein viertel Umdrehungen nach links. Mit der Kontermutter erfolgt nun die Sicherung dieser Position. Den Rest der Feineinstellung erfolgt über die Einstellmöglichkeit am Griffhebel.



Fun Rider

DAX - Replika



Technische Daten	Fun Rider 50	Fun Rider 90	Fun Rider108
Länge	1550 mm	1550 mm	1550 mm
Breite	620 mm	620 mm	620 mm
Höhe	950 mm	950 mm	950 mm
Gewicht	75 kg	75 kg	75 kg
Zulässiges Gesamt Gewicht	225 kg	225 kg	225 kg
Motorleistung	K2/6500	K4/7000	K6/8500
Bohrung & Hub	39 x 41,4 mm	47 x 49,4 mm	52,4 x 49,4 mm
Hubraum	49 ccm	85 ccm	108 ccm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h	84 km/h	90 km/h
Getriebe	3 Gang Halbautomatik	4 Gang Schaltung	4 Gang Schaltung
Bremse vorne	Trommel	Scheibe	Scheibe
Bremse hinten	Trommel	Trommel	Trommel
Bereifung vorne	3.50-10 51J	3.50-10 51J	3.50-10 51J
Bereifung hinten	3.50-10 51J	3.50-10 51J	3.50-10 51J
Batterie	12 V	12 V	12 V
Zündung	CDI elektronisch	CDI elektronisch	CDI elektronisch
Tankinhalt	2,4 l	2,4 l	2,4 l
Sitzplätze	2	2	2
Farbe	Blau&schwarz	Rot	Rot
Zulassung	Mokick	Motorrad	Motorrad
Preis	1.500,- €	1.890,- €	2.850,- €

Monkey Classic Replika



Technische Daten	QF 50	QF 50	QF 108
Länge	1350 mm	1350 mm	1350 mm
Breite	600 mm	600 mm	600 mm
Höhe	830 mm	830 mm	830 mm
Gewicht	65 kg	65 kg	65 kg
Zulässiges Gesamt Gewicht	160 kg	160 kg	160 kg
Motorleistung	K2/6500	K2/6500	K6/8500
Bohrung & Hub	39 x 41,4 mm	39 x 41,4 mm	52,4 x 49,4 mm
Hubraum	49 ccm	49 ccm	108 ccm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h	45 km/h	90 km/h
Getriebe	3 Gang Halbautomatik	4 Gang Schaltung	4 Gang Schaltung
Bremse vorne	Trommel	Scheibe	Scheibe
Bremse hinten	Trommel	Trommel	Trommel
Bereifung vorne	3.50-8 4PR	3.50-8 4PR	3.50-8 4PR
Bereifung hinten	3.50-8 4PR	3.50-8 4PR	3.50-8 4PR
Batterie	12 V	12 V	12 V
Zündung	CDI elektronisch	CDI elektronisch	CDI elektronisch
Tankinhalt	4,5 l	4,5 l	4,5 l
Sitzplätze	1	1	1
Farbe	Rot & blau & schwarz	Rot & blau & schwarz	Rot & blau & schwarz
Zulassung	Mokick	Mokick	Motorrad
Preis	1.340,- €	1.590,- €	2.850,- €

Neufahrzeuge



PBR ZB-Replika

Technische Daten	PBR 50	PBR 90	PBR 108
Länge	1500 mm	1500 mm	1500 mm
Breite	680 mm	680 mm	680 mm
Höhe	905 mm	905 mm	905 mm
Gewicht	79 kg	79 kg	79 kg
Zulässiges Gesamt Gewicht	164 kg	164 kg	164 kg
Motorleistung	K2/6500	K4/7000	K6/8500
Bohrung & Hub	39 x 41,4 mm	47 x 49,4 mm	52,4 x 49,4 mm
Hubraum	49 ccm	85 ccm	108 ccm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h	81 km/h	90 km/h
Getriebe	3 Gang Halbautomatik	4 Gang Schaltung	4 Gang Schaltung
Bremse vorne	Scheibe	Scheibe	Scheibe
Bremse hinten	Trommel	Trommel	Trommel
Bereifung vorne	100/90-10 56J	100/90-10 56J	100/90-10 56J
Bereifung hinten	120/90-10 56J	120/90-10 56J	120/90-10 56J
Batterie	12 V	12 V	12 V
Zündung	CDI elektronisch	CDI elektronisch	CDI elektronisch
Tankinhalt	7 Liter	7 Liter	7 Liter
Sitzplätze	1	1 1	
Farbe	Schwarz/rot	Schwarz/rot	Schwarz/rot
Zulassung	Mokick	Motorrad	Motorrad
Preis	1.880,- €	1.970,- €	2.850,- €

Neufahrzeuge



HONDA Monkey Original

Das Original: HONDA Monkey Z50J!

Seit über 30 Jahren wird die **Monkey** gebaut. Die sanften, sinnvollen Modifikationen an den Modellen **Monkey** und **Gorilla** bescherten uns in den Jahren nicht nur eine 12 Volt Lichtanlage, sondern auch ein über Handhebel kuppelbares Vierganggetriebe. Beide Modelle lassen sich auch mit weitaus größeren Hubräumen vom 50ccm Mokick zum Motorrad umrüsten. Die **Monkey** ist ein Fahrzeug für alle Lebenslagen, ob zum Brötchenholen, am Wohnmobil, oder auch auf dem Rücksitz einer Limousine für die schönsten Fahrerlebnisse im Urlaub. Das **Original** ist garantiert wertstabil. Einige Limitededitionen stellen sich geradezu als wertsteigende Kapitalanlage heraus.

Mit einem Preis ab **2600,-€** kann der Spaß beginnen. Sonderausführungen mit der Ausstattung eines 108ccm- Motors und Leichtkraftradrzulassung ab **3700,-€**. Bestellung auf Anfrage

RESTAURIERUNGS- SERVICE



Lackieren

Polieren

Sand- und
Glasperlstrahlen



Vergasereinstellung

Die fixe Vergasereinstellung an Vergasern bis 22mm Durchmesser von Keihin, Walbro, Sheng-wei uvm:

Wir gehen einfach mal davon aus dass keiner von Euch ein Lambdamessgerät so einfach zu hause herumzustecken hat. Nicht schlimm. Trotz dem lässt sich Euer schöner neuer Vergaser prima einstellen.

Alle Vergaser haben mehrere Einstellmöglichkeiten die fast alle zur korrekten Einstellung bedient werden müssen. (Alles halb so wild!)

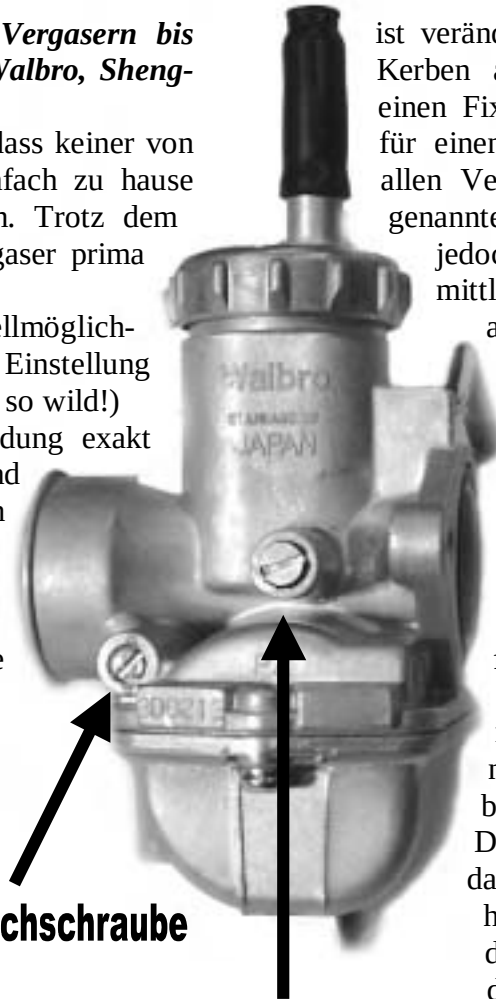
Wir setzen voraus, dass Die Zündung exakt eingestellt ist und Zylinderkopf und Kolben in einem neuwertig, dichten Zustand. Der Motor sollte zur Vergasereinstellung bereits warmgefahren sein. Eine neue Zündkerze lässt uns nachher besser die Verbrennung bestimmen.

Einstellen der Leerlaufdüse:

Bei fast allen Unterdruckvergasern, Walbro, Sheng-wei, Keihin usw., ist die Leerlaufdüse Düsengröße NR. 35 bis Vergasergrößen mit 22mm Durchmesser. Die Benzinfördermenge wird über einen regelbaren Bremsluftkanal

gesteuert. Das bedeutet, dass durch Herausdrehen der Gemischschraube der Benzinanteil **verringert** wird. Eine Grundeinstellung ist in etwa eine um 1¼ Umdrehungen herausgedrehte Gemischschraube. Wir lassen unseren Motor zunächst laufen und regeln mit der Gasschieberanschlagschraube einen einigermaßen ruhigen Leerlauf ein. Nun drehen wir an der Gemischschraube sehr vorsichtig um 1/4 – Umdrehungen nach links (magerer) oder rechts (fetter) und kontrollieren oder die Drehzahl fällt oder ansteigt. Zwischendurch sind immer wieder ein Paar Gasstöße notwendig um die Einstellung besser zu kontrollieren. Unser Ziel ist es, in dieser Position des Gasschiebers die maximale Drehzahl zu finden. Sollte nun der Motor im Stand etwas zu hoch drehen, wird die Gasschieberanschlagschraube so weit zurückgedreht bis der Motor noch gerade einwandfrei im Stand dreht.

Eine weitere Möglichkeit einen Vergaser einzustellen ist das Umhängen der Düsennadel. Die Düsennadel hängt an unserem Gasschieber und ist in ihrer Höhe wie sie in den Gasschieber eingehängt



Gemischschraube

Gasschieberanschlagschraube

ist veränderbar. In der Regel geben 5 Kerben am oberen Ende der Nadel einen Fixierungspunkt im Gasschieber für einen kleinen Seegering vor. Bei allen Vergaserdurchmessern der oben genannten Vergasern hat es sich jedoch herausgestellt das sich die mittlere Kerbe (dritte von unten) als Idealeinstellung erweist.

Das gilt im Übrigen auch für die kleinen Originalvergasern.

Ein Umhängen des Seegerings auf eine Kerbe nach unten hebt entsprechend die Nadel an und bedeutet ein fetteres Gemisch. Nach oben entsprechend magerer. (Die Erfahrung sagt aber, dass die Grundeinstellung des Seegerings auf der mittleren Kerbe nicht angetastet werden braucht!)

Die eigentliche Einstellarbeit ist das Auswechseln der Vergaserhauptdüsen. Die Bohrungsdurchmesser werden immer bei diesen Vergasern in Hundertsteln angegeben. Richtwerte für die Vergaserbedüsungen:

72ccm-Motor mit 50ccm Kopf: 18-ner Vergaser mit etwa 82er HD, oder 20-ger Vergaser mit 85-ger HD.

84 oder 88ccm- Motor mit 70ccm Kopf: 20-ger Vergaser mit 89 oder 90-ger HD. 108 ccm-Motor (Standart Zong- Shen): hier ist ein 20-ger Vergaser mit 90-ger HD zu empfehlen.

Natürlich können einige Spezialisten noch ganz andere erfolgreiche Wege gehen.

Der Motor ist noch auf Betriebstemperatur und wir haben uns von unseren Standarthauptdüsen in Zwischenschritten abweichend noch einige Hauptdüsen für weniger und mehr Durchlass eingesteckt. Ein Kerzenschlüssel, eine kleine Drahtbürste zu reinigen der Kerze sowie Werkzeug zum Demontieren des Vergasers und öffnen, sowie Auswechseln der Hauptdüse darf auf unserer **langen** Einstellungsfahrt nicht fehlen. Als Probestrecke dient uns eine möglichst lange, gerade und ebene Straße. Der Motor sollte ohne zu ruckeln einwandfrei ohne Leistungsloch auf maximale Endgeschwindigkeit beschleunigen. Unerfahrene Leute können ein zu

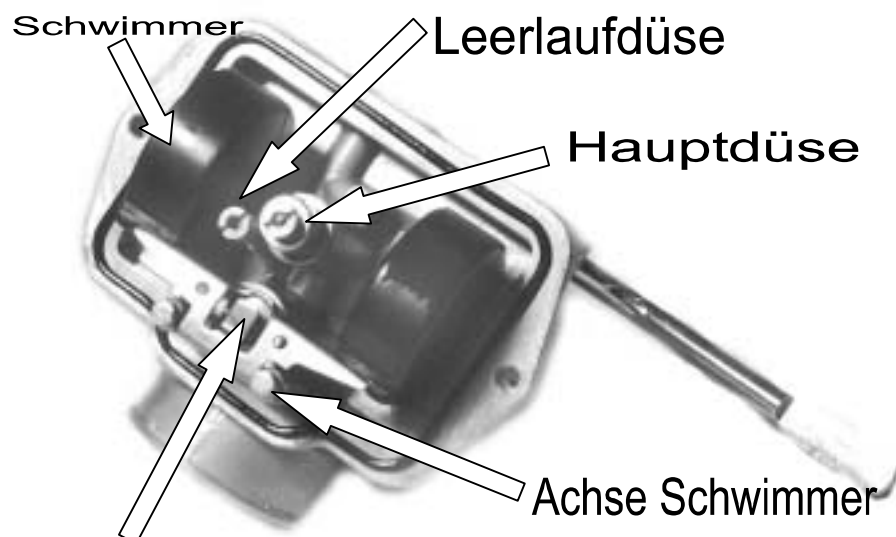
fettes Gemisch allein durchs Beschleunigen nicht von einem zu mageren unterscheiden. Ein kleiner Anhaltspunkt ist der: Wenn bei maximaler Endgeschwindigkeit der Gaszug um etwa 1/10 Gasgriffumdrehung nachgelassen wird und dann die Geschwindigkeit spürbar zunimmt, kann man von einer zu mageren Einstellung ausgehen. Beim Probefahren wird aus voller Umdrehung (Gasschieber voll aufgedreht.) im letzten Gang die Zündung abgestellt und gleichzeitig der Kraftfluß mittels Kupplung unterbrochen. Beim Halbautomatikmotor kann das Auskuppeln mit dem Schalthebel vorgenommen werden. Einfach die Schaltung so betätigen, als würde man einen höheren Gang einlegen und dann den Schalthebel in dieser Stellung halten und das Fahrzeug ausrollen lassen. **(Gut festhalten, wer so etwas das erste Mal probiert. Das Ding bremst mörderheftig, wenn die Schaltung nicht festgehalten wird!!!)** Jetzt wird das Kerzenbild was unter Vollast entstanden ist kontrolliert. Es ist falsch mit laufendem Motor an den Straßenrand zu rollen und dann das Kerzenbild zu kontrollieren, da die Leerlaufgemischdüse bis dahin das Kerzenbild in den unteren Drehzahlen des Motors wieder mit beeinflussen würde. Ein heller Belag auf der Kerze signalisiert uns ein zu mageres Gemisch. Eine Hauptdüse mit dem nächst größeren Durchmesser sollte probeweise eingeschraubt werden. Ein zu fettes Gemisch äußert sich durch einen sehr dunklen Belag auf der Zündkerze. Der Belag sollte eine rehbraune Tönung mit der Tendenz zum Dunklen haben, dann ist die korrekte Einstellung gefunden. Dabei sollte dann auch das Optimum an Endgeschwindigkeit (Durch den Tacho bitte kontrollieren.) erreicht werden. Zwischen der Kontrolle des Kerzenbildes und der Probefahrt muss die Kerze natürlich mit der kleinen Metallbürste gereinigt sein. Wenn nun beim Beschleunigen

nichts mehr ruckelt, der Motor einwandfrei hochbeschleunigt und das Kerzenbild (rehbraun) stimmt, ist die optimale Einstellung gefunden. Natürlich gibt es bei manchen Vergasern die Möglichkeit (2-Takt-Vergasen) sie durch verändern der Düsennadel und des Düsenstocks noch hervorragend für unsere Zwecke verwendbar zu machen, aber das ist ein Thema für die Spezialisten..

Um die Hauptdüse zu ändern müssen wir den Vergaser abbauen. Dabei solle man immer den Vergaser vom Ansaugrohr trennen, nicht die Verbindung Ansaugrohr zum Kopf lösen, da dann sofort wieder eine neue Dichtung nötig wäre. Zwischen Vergaser und Ansaugrohr sorgt ein O-Ring für die Abdichtung, dieser braucht nicht ersetzt zu werden.

Noch kurz ein paar Worte zum Überlaufen des Vergasers. Das hat sicher jeder schon einmal erlebt, der Benzinhahn wird geöffnet und schon kommt aus dem Überlauf des Vergasers das Benzin unaufhörlich gelaufen. Bei einem heiß gefahrenen Motor besteht höchste Brandgefahr! Das Überlaufen des Vergasers liegt in den meisten Fällen an einem verklemmten oder verschmutzten Schwimmernadelventil. Um dieses Ventil zu reinigen ist es notwendig den Schwimmer abzubauen. Hierzu muß die Achse des Schwimmers herausgezogen werden, dann kann man den Schwimmer entfernen und schon liegt das Schwimmernadelventil vor einem. Gut reinigen und wieder an seinem Platz setzen, Schwimmer mittels Achse einbauen und viel Glück... das der Fehler damit behoben ist. In hartnäckigen Fällen ist auch ein Austauschen der Schwimmernadel nötig. Wo wir uns gerade mit dem Schwimmer beschäftigen, hier noch ein paar Worte zum Einstellen vom Schwimmerstand. Das Schwimmernadelventil wird von einem

kleinen Blech des Schwimmers bedient. Dieses Blech lässt sich leicht verbiegen. Durch dieses Verbiegen kann der Schwimmerstand geändert werden. Ist der Schwimmerstand z.B. zu niedrig eingestellt, geht der Motor nach längerer Vollgasfahrt einfach aus, da ein zu kleiner Benzinvorrat in der Schwimmerkammer ist. Ein zu hoher Schimmerstand führt schon bei leichten Schräglagen (Seitenständer) zum Überlaufen der Schwimmerkammer.



Einstellungsblech Schwimmer, darunter befindet sich das Schwimmernadelventil

Galerie



Z50M oder „Bootsmonkey“
Bj. von 67-69 5 Zoll Räder Sitzbank einklappbar



Z50A oder „Starrahmen“
Bj. von 69-74 8 Zoll Räder



Z50J1 Japan-Modell
Bj. von 75-77 8 Zoll Räder, erste Monkey mit gedämpften Hinterrad



Z50JZ „Tropfentank“
Bj. von 78 – bis jetzt
8 Zoll Räder



Z50GZ „Gorilla“
Bj. von 78 – bis jetzt
Sie hat den größten Tank



ZB50R Monkey
Bj. von 87, ab Bj.88 ZB50RT mit hohem Lenker. 10 Zoll Räder



Baja Enduro - Monkey
Bj. von 91 – 93
8 Zoll Räder



Z50R Crossmonkey
Bj. 92
8 Zoll Räder ohne Straßenzulassung



Chaly 50
Bj. von 74 – 77 / 2-Gang Autom.
10 Zoll Räder



DAX ST 50 / ST 70
Bj. von 70 – 77 / 3-Gang Autom.
10 Zoll Räder (Deutsche Ausführung)



DAX ST 50 G / ST70 Mini Trail
Bj. von 78 – 79 / 3-Gang Autom.
10 Zoll Räder (Export)



DAX ST 50 AB23 12 Volt
Bj. von 86 – 96 / 3-Gang Autom.
10 Zoll Räder

Geschäftsbedingungen

Lieferbedingungen:

Alle in dieser Preisliste angegebenen Preise sind **Brutto-Preise inkl. MWSt.**
Preisänderungen vorbehalten

Der Versand erfolgt nach Eingang einer schriftlichen Bestellung per Nachnahme oder per Bankeinzug.

Die Versandpauschale für Pakete und Päckchen bis zu einem Warenwert von 500,- € beträgt 8,- € (mit Post-Expressversand innerhalb 24 Stunden in ganz Deutschland 13,- €)

Der Versand und die Versandkosten von Fahrzeugen sowie Hebebühne erfolgt nach Absprache.

Kein Mindestbestellwert. Keine Verpackungskosten.

Die Ware bleibt bis zur vollständigen Bezahlung Eigentum des Tech Team's.

Da der Umbau von Fahrzeugen, zum Zwecke der Leistungssteigerung, zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führt, dürfen sämtliche Leistungssteigerungen nur zu Wettbewerbszwecken durchgeführt werden.

Leistungsgesteigerte Fahrzeuge dürfen nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Auf Tuningteile besteht kein Garantieanspruch. Es wird keine Haftung für Folgeschäden übernommen.

Gerichtsstand Amtsgericht. Essen



Katalogänderungen
wenn angekreuzt!

Falls sich der Druckteufel eingeschlichen hat, werden wir zu dem Katalog eine Korrekturblatt beifügen. Um zu erkennen ob der Katalog ein solches Blatt mit Änderungen nötig hat, haben wir hier ein Kästchen eingefügt, welches im Falle von Änderungen von uns angekreuzt wird.

Dieser Katalog ist nur ein Teil unseres Lieferprogramms, andere Teile auf Anfrage.

Kopieren oder nachdrucken des Kataloges, oder einzelner Bilder und Texte ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verfassers erlaubt!



Die HONDA Dax & Monkey IG stellt sich vor:



Gegründet wurde die IG in den 90er Jahren. Informationsaustausch innerhalb der Szene ohne Vereinsprozeduren war immer unser Ziel. In der zwischen hat die IG eine große Eigendynamik bekommen und sehr viele Mitglieder setzen sich für die Gemeinschaft ein, die viele Treffen und Ausfahrten in ganz Deutschland organisieren. Wir haben zur Zeit 412 Mitglieder und der Zustrom reißt nicht ab. Der Jahresbeitrag für die Mitgliedschaft beträgt 25,- €, dafür erhalten Sie zweimal im Jahr die Bonsai News und aktuelle Pins von Fahrzeugen aus der Szene. Über diese Leistungen hinaus werden von den Geldern Treffen und sonstige Veranstaltungen Finanziert.

Kontaktadresse:

Honda Dax und Monkey IG

Bachstrasse 26

41363 Jüchen

Tel.: 02181-7080066 oder 02207-848670

Fax. 02181-8194659

Internet: www.dax-ig.de

Mail: dax@monkey-ig.de

Vertreten durch Norbert Büschgens und Michael Groll



Norbert Büschgens



Michael Groll

Bonsai News

für die Liebhaber der Dax & Monkey

Die Stimme der Szene

Gemeinsame Zeitschrift der Dax & Monkey Vereinigungen



Gemeinsame Zeitschrift der Dax & Monkey Vereinigungen

Ein „MUSS“ für jeden echten Fan!

Unser Magazin erscheint zwei mal im Jahr, im Mai und November. Die Bonsai News ist nicht professionell und kommerziell sondern jeder der an unserem Magazin mitarbeitet, tut dies nur aus Spaß und Freude an der Sache.

Auf jede Ausgabe entfällt ein Kostenanteil von 6,-Euro plus Versand 1,-Euro. Da es sich um einen sehr kleinen Betrag handelt, bitten wir um Barzahlung per Brief mit ihrer Adresse. Zur Zeit lieferbar sind die oben abgebildeten Ausgaben, alle anderen Ausgaben sind ausverkauft und nicht mehr erhältlich.

Wo? Bestellen bei: Peter Sturm, Franz-Lenze-Platz 63, D-47178 Duisburg

Besuchen sie uns doch einmal auf unseren Internetseiten <http://www.bonsai-news.de>
oder senden sie uns ein e-Mail redaktion@bonsai-news.de