

Restaurierung einer Moto Morini 3 1/2 von 1975

Keine Deutsche Zulassung aber Zollbescheinigung vorhanden. Eine ältere Unbedenklichkeitsbescheinigung des KBA lag bei. Rechnungen von verschiedenen Teilelieferanten aus Deutschland über bereits bestellte bzw. verbaute Ersatzteile. Ebenfalls vorhanden sind sämtliche Kaufverträge, die innerhalb Deutschlands zwischen den einzelnen Besitzern geschlossen wurden. Man könnte sagen, eine lückenlose Historie seit Einfuhr 1990 in Deutschland. Zustand bei Kauf im Juli 2003: Einzelteile in Kisten und Kartons verpackt, der Gesamtzustand war derzeit nachdenklich naserümpfend.

Vorweg möchte ich gerne erzählen, was mich bewegt hat, das ich unbedingt eine Moto Morini 3 1/2 haben wollte und wie ich zu ihr kam.

Wir schrieben das Jahr des Herrn 1975. Ich war 15 Jahre alt und bezog im Abo, meiner Mutter sei dank, denn sie schenkte mir das Abo, die Fachzeitschrift „Das Motorrad“.

In der Ausgabe Nr. 14 vom 12. Juli 1975 wurde die Moto Morini 3 1/2 Sport einem Test auf dem Nürburgring unterzogen. Diese Zeitschrift besitze ich heute noch. Ich fragte mich damals, wieso nennt man ein Motorrad nur 3 1/2? Ich las mir den Test mehrmals durch. Nicht etwa, weil ich ihn nicht verstanden hatte, sondern weil mich der Test und vor allem dieses Motorrad begeistert hatten.

Zur damaligen Zeit fuhr ich eine Mofa und zwar eine „Puch Maxi N“, das war zu der Zeit in meinem Alter das Maß der Dinge. Alles andere wurde leise oder auch laut belächelt weil wir dachten, dass nur eine Puch Maxi schnell sein kann bzw. man sie schnell machen konnte. Das Ding war ja auch leicht zu frsieren. Aber zurück zur Morini. Diese Bezeichnung 3 1/2 hat sich in meinen Kopf festgebissen und ich sagte mir, „Wenn du mal groß bist oder die Klasse 1 hast, dann kaufst du dir eine Morini“.



Pustekuchen! Als ich den Führerschein in der Hand hielt, war Autofahren angesagt und die Morini geriet in Vergessenheit.

Aber im September 2003, immerhin 28 Jahre später, las ich die Anzeige durch Zufall in einem Oldtimerblättchen.

Ich restauriere zur Zeit auch noch einen britischen Wagen, einen „MGB-GT“. Auch dieser Wagen ist ein Jugendtraum von mir den ich mir 1999 erfüllt habe und noch immer restauriere. Habe den Wagen aber bis ins Jahr 2001 gefahren. Schweife schon wieder vom Thema ab, Sorry.

Ich rief auf diese besagte Anzeige bei dem guten Mann an und wir verabredeten uns zu einem Besichtigungstermin. Frage mich heute noch, wie ich den Ort gefunden habe, lag bei Bremen, aber keiner kannte ihn. Als ich endlich da war, sah ich ein Häufchen Elend und ne Menge Kartons. Auweia dachte ich, so habe ich mir das bestimmt nicht vorgestellt. Er sagte, ich hab schon mal angefangen zu restaurieren“. Ich dachte nur, „das hättest mal lieber sein gelassen“.

Der Motor ist gemacht, sagte er. Hat aber keinen Zündfunken das Ding. Nee, kann auch nicht, wenn die Lima im Karton liegt und auch noch ein Kabel ausgerissen ist.

Neue Simmerringe hat er auch eingebaut. Toll, super! Mit nem Körner hat er die eingesetzt oder besser gesagt, eingeschlagen. Nicht eine Schraube war an dem Motor richtig angezogen.

Habe nicht weiter gefragt, was er noch alles gemacht hat, wollte es auch gar nicht wissen, sonst würde sie heute noch da stehen und leise vor sich hinrotten.

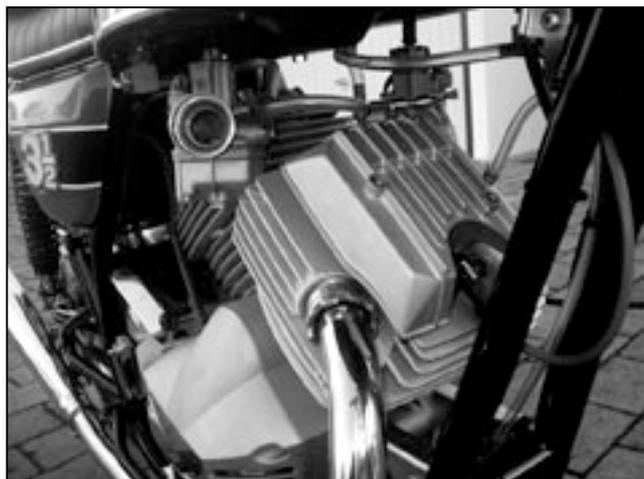
Wir einigten uns auf einen Preis und ich habe alles aufgeladen was da war.



Als ich dann endlich in der Werkstatt war und alles ausgebreitet hatte, schaute mich mein Mitmieter unserer Werkstatt bemitleidenswert an und sagte, „Hast du nichts besseres zutun gehabt oder bist krank im Kopf“. Blödmann, dachte ich nur, du wirst schon sehen was draus wird. Also anfangen, und zwar sofort, sonst überlege ich es mir noch.

Bei der Restaurierung meiner Tremezzo gab es hinsichtlich der Teilebeschaffung und der Schwierigkeit mit dem Umgang der einzelnen Baugruppen keine gravierenden Probleme.

Man sollte nur vorsichtig sein, wenn schon vorher einer versucht hat zu restaurieren, siehe oben. Das beherbergt immer mehr Arbeit als vorgesehen. Da war es zumindest so.



Eine große Unterstützung habe ich in Bezug auf Teilelieferung und techn. Hilfe von **Herrn Wolfgang Tritsch** im umfaßenden Maße erhalten, hierfür bedanke ich mich sehr.

Angefangen habe ich, erst einmal alles zu begutachten um festzustellen ob Teile fehlen und welche Teile erneuert werden müssen. Es fehlten natürlich Teile. Es gibt nicht ein Teil, was nicht ersetzt oder umfangreich restauriert wurde.

Ist vielleicht etwas übertrieben aber ich wollte es so. Wenn, dann richtig, habe ich mir gesagt.

Vorweg: Bevor man sich an einer Restaurierung der 3 1/2 oder überhaupt einer Restaurierung einer Morini heransetzt bzw. wagt, sollte man sich unbedingt ein Werkstatthandbuch, wenn möglich mit deutscher Übersetzung, zulegen und sich im Forum von **ital-web.de** die Augen wund lesen. Dieses hat ne Menge geholfen. Einen Dank auch an den **Macher** dieser tollen Seite im Netz sowie allen Beantwortern meiner Fragen im Forum. Auch habe ich mir die alten **Motorrad Zeitschriften** aus dem Jahr **1974/75** zugelegt. Alles, was mit Morini in schriftlicher und bildlicher Form zutun hatte, habe ich mir an Land gezogen. Internet sei Dank.

Bevor ich überhaupt angefangen habe, habe ich mir die ganzen Sachen rein gezogen. Ich wollte eine 3 1/2 haben, aber ich wollte vorher genau wissen, was da auf mich zukommt bzw. zukommen kann.

Für jede Restaurierung gilt: „Erst einmal schlau machen, bevor man kauft oder schraubt“. Ich habs genau umgekehrt gemacht.

So, nun geht's los.

Rahmen und alle Lackteile wurde gestrahlt, grundiert (Epoxid-Grundierung) und nach Bildvorlagen neu lackiert. Die weißen Streifen am Tank und in den Seitendeckeln wurden aufgesetzt und anschließend mehrfach mit Klarlack überzogen. Das gleiche mit dem Karo-Streifen auf dem Tank. Den wollte ich unbedingt draufhaben.

Den Kabelbaum habe ich komplett neu gemacht. Ich habe als Kabelschuhe bzw. Verbinder die versilberten Teile bevorzugt. Bei den Kabelfarben, habe ich mich an den Originalfarben gehalten. Bei einem gut sortierten Autoelektriker wurde ich fündig. Instrumente wurden, soweit wie es ging, zerlegt und gereinigt.

Den Motor habe ich komplett zerlegt, gereinigt, glasgestrahlt, komplett neu gelagert, neue Kolben eingebaut, Zylinder neu gehont und geplamt, neu gedichtet usw. usw.

Planen lassen musste ich die Zylinder deswegen, weil ich die neueren Aluminiumdichtungen verwendet habe. Die Zylinderoberfläche (Dichtfläche) hat bei den Motoren der 1. Serie einen Absatz zum Zylinder hin. Der Absatz betrug ca. 3/10 mm. In diesen Absatz ragte bei den alten Kopfdichtungen ein Kupfering, der beim anziehen der Kopfschrauben gequetscht wurde und dadurch dicht abschloss.

Die Ventilsitze wurden neu nachgefräst und die Ventile neu eingeschliffen.



Alle Aluminiumteile des Motors (Gehäuse, Zylinder, Zylinderkopf, Vergasergehäuse und Motordeckel) habe ich glasperlgestrahlt. Die Seitenflächen der Deckel und der Deckel vom Pick-Up habe ich neu poliert. Ach ja, ein nagelneuer Pick-Up sowie eine komplett neue Auspuffanlage nebst Krümmer war schon dabei, Freude!

Nach dem Glasperlstrahlen ist unbedingt darauf zu achten, das die einzelnen Motorteile ordentlich gewaschen (mit neuem Kaltreiniger) und gut ausgeblasen werden. Ölbohrungen sollten soweit wie es geht verschlossen und nach dem strahlen sehr gut

gespült werden und mit Pressluft gut durchgeblasen werden. **WICHTIG!!!!**

Nach dem Strahlen und auswaschen habe ich die Gewinde in den Motorschalen alle nachgeschnitten, da das Glasmehl sich in den Gewindegängen und in den Sacklöchern (kein Durchgangsgewinde) gerne festsetzt. Auch diese Arbeit ist meines Erachtens sehr wichtig.

Wenn man diese Arbeit nicht macht, dann wird sich die Schraube nur sehr widerwillig eindrehen lassen. Zum lösen des Glasmehles am Boden der Gewindesacklöcher kann man eine dünne Reißnadel verwenden und die Gewindelöcher mit Pressluft ausblasen.

Jede Schraube, Mutter oder U-Scheibe wurde gestrahlt und in goldgelb verzinkt, ist zwar nicht original, sieht aber gut aus, find ich jedenfalls. Beim Zusammenbau der Morini, wurde jede Schraube mit etwas **Kupferpaste** eingesetzt.

Alle Lager in den Rädern wurden erneuert, das gleiche geschah mit den Lagern im Motor. Ebenfalls erneuert wurde die Schwingenachslagerung und die Lager des Lenkkopfes. Die Pleuellagerschalen wurden erneuert nach Kontrolle und Vermessen der Kurbelwelle. Man weiß ja nie, besser ist besser. Ich brauchte keine Übermaßschalen. Der Einzelpreis für eine Lagerschale war schon heftig.

Die Räder wurden ausgespeicht, die hintere Bremstrommel glasgestrahlt und lackiert. Die vordere Trommel war beim Kauf der Morini nicht vorhanden. Wollte eh ne Doppelduplex haben, dachte ich mir und beruhigte mich mit diesen Worten. Bei den neuen Alu-Hochschulterfelgen habe ich mich für die **Morad-Felge** entschieden, diese wurden dann mit Niro-Speichen neu aufgespeicht und zentriert. Bei den **Morad-Felgen** sollte man darauf achten, das sie absolut rund sind. Habe ne Menge gehört, das es schon mal sein kann, das dies nicht der Fall ist.



Deswegen habe ich es mir verkniffen die Felgen auf einem Teilemarkt zu kaufen, wo man nicht die Möglichkeit hat, dieses zu kontrollieren. Da habe ich mich lieber auf einen Profi in einer Radspannerei verlassen. Die alten Felgenringe waren in einem

desolatem Zustand. Die hat einer mit mächtigen Montierhebeln arg vergewaltigt und die Felgenhörner nach innen und außen gebogen. Borrani konnte ich leider nicht auftreiben. Entweder passte die Größe nicht oder die Anzahl der Speichenbohrungen waren zu viele und wenn alles passte, dann war der Bohrungswinkel für die Trommeln nicht richtig. Oder sie waren genauso wie die, die ich hatte. Eben reiner Schrott.

Ich hätte mich auch gerne für die Valante-Felge entschieden, aber bei den Felgen ist das Problem, das sie nur sporadisch hergestellt werden. Wenn dann was ist, stehste ne ganze Weile ohne Felge da und das Risiko wollte ich nicht eingehen.

Als Bereifung habe ich die Bridgestone BT45 gewählt. Die vordere Trommel ist eine 320er Doppelduplex von **Amex (Fritz Alexander)**.



Bei der Bestellung der vorderen Trommel, habe ich mir gleich eine Dose Farbe mitbestellt, um die hintere Trommel in der gleichen Farbe lackieren zu können wie die 320er Trommel von Amex. Diese befindet sich bei Auslieferung in einem hell messingfarbenen Ton. Strahlen wollte ich die neue Trommel nicht, da mir der Farbton sehr gut gefällt. Aber das ist ja nun einmal reine Geschmacksache. Was mir auffiel, das Ding wiegt ordentlich. Nach der Lackierung haben die Trommeln einen Überzug mit Klarlack in seidenmatt erhalten, dieses ist ein temperaturbeständiger Klarlack, den ich mir von einem Autolackierer besorgt habe. Ich habe die Bremsbacken in der vorderen Trommel (auflaufende Seiten der Backen) etwas angeschliffen um der Bremse etwas von ihrer Bissigkeit zu nehmen. Die Griffarmaturen sind von Magura und stammen ebenfalls von Amex. Die vorderen Zuganker und Widerlager der Bremse sind Eigenbau.

Der Tank wurde innen, mit einer speziellen Tankversiegelung, komplett versiegelt. Tolle Arbeit? Nee, nicht wirklich. Aber ich kannte diese Arbeit aus dem Automobilbereich.

Die Sitzbank ist ein Neuteil, die ich von **Wolfgang Tritsch** geliefert bekommen habe.

Der Zusammenbau ging, dank Hilfe des Werstatthandbuches und dem Forum im **ital-web**, ziemlich problemlos, was man vom Zusammenbau

bzw. Zusammenfügen der beiden Motorhälften nicht unbedingt sagen kann. Der Motor ist aus der ersten Serie und die Kurbelwelle ist auf beiden Seiten kugelgelagert, hier hilft nur das erwärmen der aufzusetzenden Motorhälfte und etwas Schnelligkeit. Ich habe als erstes die linke Gehäusehälfte komplett bestückt, dann die rechte Seite mit samt den zuvor eingebauten Lagern im Ofen erwärmt und dann die Hälften zusammengefügt und schnellstens verschraubt. Zuvor habe ich die Zentrierhülsen der Motorhälften eingesetzt und danach sofort die Hälften verschraubt. Geht am besten mit vier Händen. Die Simmerringe wurden nach zusammenschrauben der beiden Motorhälften mit passenden Einbauwerkzeugen eingesetzt. Da ich keine Dichtung für die beiden Motorhälften bekam, habe ich zu Dichtmittel auf Silicon-Basis zurückgegriffen. Dieses Dichtmittel habe ich auf allen Dichtungen und Dichtflächen sehr dünn aufgetragen. Der Motor ist dadurch absolut dicht und lässt an keiner Stelle Öl durch, er schwitzt nicht einmal Öl an den Dichtstellen, noch nicht. War ein kleiner Tipp meines früheren Chefs, bei dem ich ne Menge gelernt habe.

Das Spezialwerkzeug, das ich für die Demontage und der späteren Montage des Motors benötigte, habe ich mir selber hergestellt.

Ich hatte das Glück, das sowohl die mechanischen wie auch elektrischen Komponenten nach der Restaurierung einwandfrei funktionierten. Zumindest hatte ich keine Probleme damit. Gott sei Dank.

Kostenaufwendig und zeitaufwendig ist eine Restaurierung schon immer gewesen, das weiß wohl jeder der schon mal restauriert hat. Man kann sich auch für teures Geld eine komplett restaurierte Morini zulegen, aber das wollte ich nicht. Ich, für meinen Teil, wollte mir selber eine aufbauen. Ist im Endeffekt wahrscheinlich das Gleiche bei herausgekommen, aber ich wusste was ich habe.

Hilfe gibt es immer und irgendwie.

Fairerweise muss ich dazusagen, das ich das Restaurieren so ein bisschen gelernt habe, da ich in einem Kfz-Betrieb in den 70ziger Jahren eine Lehre absolviert habe. Der Betrieb befasste sich hauptsächlich mit Restaurationen im Bereich Automobile vom Typ Mercedes, Jaguar, Rolls, MG und anderen schicken Wagen. Einige Motorräder waren auch dabei. Mein damaliger Chef, zu dem ich heute noch ein freundschaftliches Verhältnis habe, sagte immer: „Junge, arbeite mit dem Verstand und restauriere mit dem Herzen. Das spart Geld und böse Überraschungen“. Recht hat er!!

Denn eine Restaurierung kann schnell ins uferlose gehen, wenn man sich nicht mit dem Objekt vorher befasst, was Ersatzteillage und Ersatzteilkosten sowie das **„was kann ich selber machen und was kostet es mich wenn ich Arbeiten außer Haus erledigen lassen muss“**. Nach der kompletten Montage der Morini kam der große Augenblick der Wahrheit. Öl auf den Motor, Sprit in den Tank. Alles dicht? Ja. Kerzen raus und ein paar Mal durchkicken.

Kerzen rein, Zündung an und läuft. Das war ein echt erhabenes Gefühl, einfach toll.

Noch schnell die gesamte Elektrik gecheckt, super, alles funktioniert tadellos. Ja und dann viel mir die rote Kontrollleuchte auf. Wieso geht die nicht aus?



Regler defekt? Nach langem durchforsten im Forum habe ich's dann gefunden. Sie bleibt an, weil die Leuchte nur anzeigt, das 12V an den Verbrauchern anliegen. So stand es da.

Klasse, muß man nur wissen, denn aus dem Werkstatthandbuch und der deutschen Übersetzung ging dieses nicht hervor.

Wenn die Sonne wieder raus kommt, bekommt die Morini TÜV und ein Wertgutachten für die Versicherung. Ich hoffe, das die erste Ausfahrt keine bösen Überraschungen mit sich bringt und es sich dann nur um reine Einstellarbeiten handelt. Wir bzw. ich werde es sehen.

Ich finde, das mir die Morini gut gelungen ist. Es hat mir ne Menge Spaß gemacht und ich freue mich schon auf das nächste Projekt, ach ja, eins steht da ja noch. Aber ein Auto ist sehr sehr umfangreich und benötigt erheblich mehr Zeit und Geld, da muß er eben noch etwas warten. Natürlich, nachdem sich mein Portemonnaie etwas erholt hat gehe ich wieder ran.

Aber ne kleine Duc ist auch was schönes oder ne Motobi oder ne Laverda oder ne Aermacchi oder ne, nee nu ist gut. Aber man sollte niemals nie sagen, oder?

Bis dann, Gruß

Uwe Stahmer · Rastede-Wahnbek