

IFA BK 350

Oost-Duits Paradepaardje

Begin jaren vijftig ging in Zschopau een motorfiets in productie die gemaakt was met een bijzonder motortype. De machine werd aangedreven door een tweetakt boxer. Een concept dat voordien nog nooit was toegepast en ook nadien nooit meer zou worden gebruikt.

De geschiedenis van de IFA BK 350 begint eigenlijk met Jorgen Skafte Rasmussen, een Deen die beter bekend staat als de man achter DKW. DKW groeit uit tot de grootste fabrikant

van motoren ter wereld is ook succesvol met zijn auto's. Wat er na de oorlog gebeurde met DKW was bizar.

Wonderbaarlijke vermenigvuldiging

Vlak voor de tweede wereldoorlog bestond er een model RT100 van waaruit de RT 125 werd ontwikkeld. Het uitbreken van de tweede wereldoorlog trok een streep door de ontwikkeling van de motorenproductie.

Als de oorlog eenmaal voorbij is blijkt Zschopau in Oost-Duitsland te liggen en hebben de Russen het voor het zeggen. Het eerste wat de Russen deden was de hele inventaris van de fabriek naar Minsk in Rusland slepen in

het kader van de herstelbetalingen. Daar werd de RT 125 (na)gebouwd. De nieuwe West-Duitsers richtten hun DKW weer op en startten opnieuw de productie van hun RT 125. De Engelsen hadden voor het gemak de RT 125 als voorbeeld voor hun BSA Bantam genomen, terwijl ook in Polen, Tsjecho-Slowakije en zelfs in de USA (Harley-Davidson) de RT 125 kloon verscheen. En de oude DKW fabriek bij Chemnitz dan? Daar ontstaat IFA-motorrad-werk Zschopau (Industrie Verband Fahrzeugbau). Er wordt eerst de ouwe trouwe RT 125 geproduceerd, in 1952/53 gevolgd

door de beroemde IFA BK 350. De tweetaktboxer waarover dit artikel gaat.

Een paar jaar eerder had de DKW fabriek van de Auto Union groep de

opdracht gekregen om de Riedel-startmotor voor vliegtuigen, een luchtgekoelde tweetakt boxer met planeetwieltransmissie en een ultrakorte slag, te gaan bouwen. Tegen het einde van de oorlog was men daar net klaar voor de productie van deze motor, maar ze werd nooit echt gebouwd. Racemotorenconstructeur Kurt Bang werd verplicht te werken voor het door de Russen in Chemnitz opgerichte 'Sovjet Russisch constructiebureau'. Daar pakte hij het al eerder geopperde idee weer op om op basis van deze tweetaktboxer een motorfiets te ontwikkelen... Een prototype ontstond met een 250 cc luchtgekoelde tweetakt boxermotor, voorzien van een droge koppeling, vier versnellingen en met cardanaandrijving. Aan het einde van de '40er jaren werd het Sovjetrussische ontwikkelingsbureau opgeheven en alle testmachines, inclusief de 250 cc tweetaktboxer, verdwenen naar de Sovjet-Unie. Het personeel werd tewerkgesteld in de DKW fabriek, die inmiddels tot het 'volkseigene' IFA behoorde, waar men ondertussen weer begonnen was met de productie van de ge-

modificeerde RT 125. Begin jaren vijftig werd gezocht naar een model om het modellenpalet uit te breiden. Noodgedwongen werd teruggegrepen op het door Bang/Prüssing ontwikkelde boxermodel. Zo ontstond in 1951 in de Motorenfabriek in Zschopau, toen nog onder de naam IFA, de BK 350.

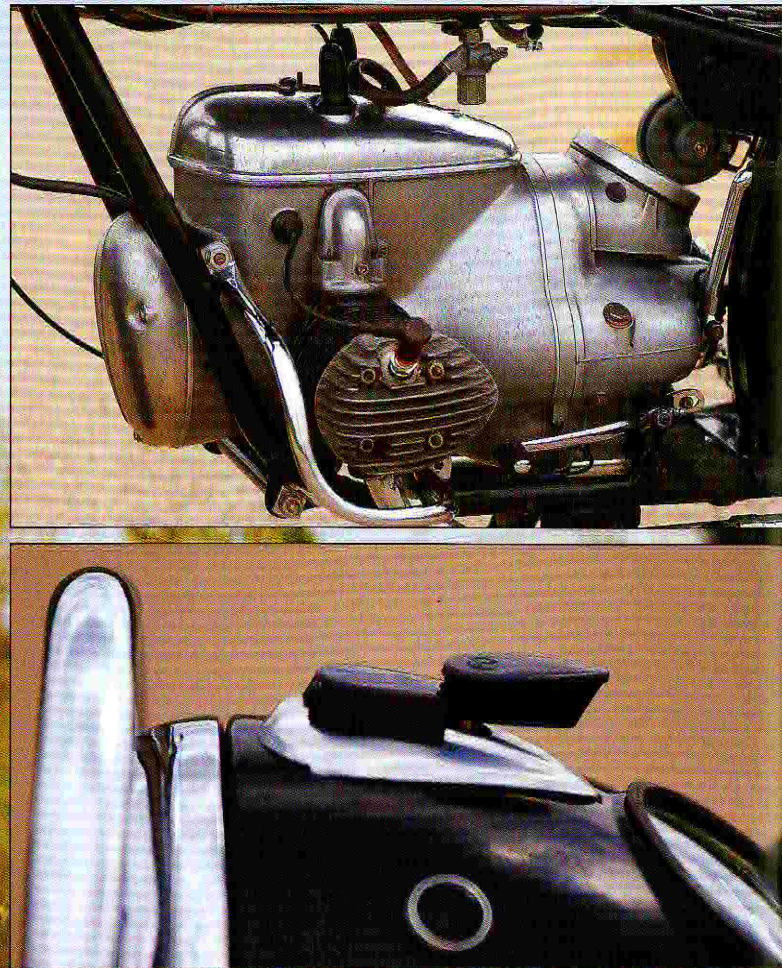
Een succes

De eerste modellen kwamen in 1953 op de markt, de machine baarde veel opzien. Twee uitstaande cilinders in een imposant motorblok, tamelijk groot en zwaar gebouwd, twee grote remtrommels en een dubbele uitlaat; uiterlijk was het een aantrekkelijke machine. De prestaties waren indrukwekkend. De 350 cc tweetakt boxer was met haar 15 pk ruim 110 km/h snel en ze trok zonder probleem een zijspan. Bovendien waren ook de remmen krachtig genoeg om motor plus zijspan veilig tot stilstand te brengen. Dit was de machine waar veel mensen op hadden zitten wachten. Ondanks de relatief hoge prijs van 3650 Oost-Duitse Markten werd de machine meteen goed verkocht.



30 jaar ingemetseld en weer springlevend

Volgens een bericht uit 1992 heeft Horst Gerlach, schoenmaker in het Duitse Wolfsburg, in een klein dorpje in Thüringen zijn IFA BK 350 motorfiets weer uitgegraven, nadat hij deze meer dan 30 jaar geleden persoonlijk ingemetseld had. In de vroege morgen van de 6e januari 1956 ontstond een kleine volksooploop toen in de etalage van de plaatselijke dealer van de 'HO Fahrzeuggladen' een waar prachtstuk van de Oost-Duitse motorbouwtechniek tentoongesteld werd: de BK 350. De toen 20-jarige Gerlach drong zich door de mensenmassa naar voren en legde het geld op tafel. Voor Horst en zijn jonge vrouw Marlis waren de ritjes met de BK toentertijd een vlucht uit de grauwe dagelijkse werkelijkheid. De druk van bovenaf werd steeds groter om verplicht te gaan werken in de 'Produktionsgenossenschaft Handwerk' waardoor voor hem en zijn vrouw de maat vol was en zij de grote vlucht planden. In hun optimisme dachten zij dat de eenwording slechts een kwestie van enkele jaren zou zijn en daarom werd besloten de BK in te metselen in het huis van zijn vader, met de bedoeling haar na de eenwording weer uit te graven. Drie dagen voor de bouw van de 'De Muur' het vluchten onmogelijk maakte, trokken zij in 1961 naar het Westen. Uiteindelijk viel de Muur in 1989 - iets later dan verwacht - toch waren Horst en zijn vrouw hun motorfiets toch nog niet vergeten. Herinneringen, de vroegere hoop, zijn voorbijje jeugd, alles kwam tijdens het uitgraven weer naar boven. De BK 350 was in opmerkelijk goede staat, met zelf nog lucht in haar banden. Er was niet veel nodig om de 'ijzeren Dame' weer te laten keuren en tegenwoordig wordt de machine bereden door Horst's zoon Bernd en aan niets is te zien dat deze schoonheid meer dan 30 jaar letterlijk achter de Muur opgesloten gezeten heeft.



Auto Motor Klassiek

meer tot een vriend geworden was. Marc bleek niet alleen een begenadigd leraar en motorfiets-specialist te zijn, maar hij was bovendien een liefhebber van oldtimers en het bleek dat hij, samen met zijn vader, thuis meer dan 60 old- en youngtimers van de meest uiteenlopende pluimage had staan.

Na enig over en weer gepraat besloten Marc en ik om de zomer na het eerste jaar een rit naar Chemnitz te maken, omdat hij het door mij genoemde oldtimermuseum op de Augustusburg toch wel eens wilde zien. Uiteindelijk hadden we een groep van 14 motorrijders bij elkaar en werd er een hele uitstap gepland.

Ontdekking

Het museum, ondergebracht in Schloß Augustusburg, hoog uittorend boven het gelijknamige dorpje, maakte grote indruk. Hier was duidelijk te zien dat de omgeving van Chemnitz de bakermat is van de Duitse auto- en motorfietsindustrie.

In het museum stond ook een exemplaar dat in eerste instantie afgedaan werd als een vroege BMW-boxer, maar wat bij nader onderzoek geen BMW maar een MZ bleek te zijn. Al gauw stond heel de groep (die zich inmiddels 'Bende van Marx' - www.marxbende.here.ws - noemde (naar de vroegere naam van Chemnitz: Karl Marxstadt en onze leraar Marc), vol bewondering rond de machine. Eenmaal thuisgekomen waren het slechts nog vakantieherinneringen. De daaropvolgende weken kon ik de machine niet uit mijn hoofd zetten en begon ik op internet te zoeken. Wat ik wel snel vond was de website www.bk350.de een forum van BK rijders, waar bezitters van de motorfiets elkaar hielpen en gegevens uitwisselden. Mede via deze site leerde ik heel veel over 'de ijzeren dame' zoals ze onder liefhebbers genoemd wordt. Haar goeie en slechte kanten, welke onderdelen waar nog te vinden waren, en vooral welke onderdelen nauwelijks nog te vinden waren. En hieronder moest ik helaas ook een complete fiets rekenen. De ommekeer kwam toen ik het adres kreeg van 'Die oldtimer Scheune'. De goeie man bleek maar liefst drie BK's te hebben staan. Na heftig getelefoneer werd besloten, samen met twee andere medestudenten, alle drie de machines aan te kopen. Dit alles zonder de machines echt gezien te hebben, behalve wat foto's via e-mail en internet. Mijn machine bleek een BK 350 uit 1958 te zijn. Tot mijn plezier bleek het om een exportuitvoering te gaan. Het overgrote gedeelte van de 4000 exportuitvoeringen is naar de USSR verdwenen als oor-

Links

www.bk350.de: een forum/vraagbaak speciaal

www.oldtimerteile-haase.de Gespecialiseerd in alle onderdelen voor DDR motoren. Torsten Haase weet veel zoniet alles over deze machines.

www.die-sehenswerten-drei.de: Zweiradmuseum Schloss Augustusburg Al tijdens DDR tijden een van de omvangrijkste collecties DDR en andere tweewielers oldtimers.

www.verrill.com/moto/sellingguide/sparkplugs/plugcolorchart.htm Engelstalig: alles wat je over de kleur van een bougie moet weten!

www.emmzett.de: allerlei gegevens over MZ, toen en nu

De grootste uiterlijke veranderingen werden doorgevoerd toen de fabriek in 1956 haar naam van IFA veranderde in MZ (Motorradwerk Zschopau)

Na de naamsverandering werden de uitlaten sigaarvormig en kreeg de luchtinlaat een ronde, roosterachtige vorm. Bovendien verhoogde men de compressie, waardoor het vermogen steeg van 15 naar 17 pk.

In totaal werden 41.073 stuks geproduceerd. Bijzonder was het 4000-tal machines dat gebouwd werd voor de export. Deze machines onderscheidden zich door hun verchromde velgen en tank. Daarnaast werden er nog 20 trial (Gelände) motoren gemaakt.

In 1957 verscheen er op de Japanse markt een kopie van de BK 350. De Japanse motorenfabriek Olympus (bestond van 1956 tot 1962) bracht onder de naam 'Crown H' een 'tweetakt boxer met cardan' uit, die als twee druppels water op het origineel leek.

Waarom de MZ BK 350?

Het verhaal van mijn voorliefde voor de BK is als een wijd geweven spinnenweb. Tal van factoren

leidden uiteindelijk tot mijn BK geleid. Mijn vrouw is afkomstig uit de voormalige DDR, dus ik kom al heel wat jaartjes in de omgeving van Leipzig, Chemnitz, Halle (am Saale). Daar is heel wat te zien en auto's als Wartburg, Barkas, Tatra, IFA, Trabant en motoren als EMW, Rabeneick, MZ, AWO maakten een grote indruk op mij. Ik zag met gemengde gevoelens hoe deze simpele maar sympathieke brikjes zoals Wartburg, Trabant maar ook EMW en MZ na de Wende in sneltempo uit het dagelijkse leven verdwenen. Toen een motorrijdende vriend van mij vijf jaar geleden vroeg of ik geen zin had om mee te gaan naar een avondcursus motorfiets techniek op het PCVO (provinciaal Centrum voor volwassenonderwijs) in Ninove, vond ik dat wel een goed idee, maar zag niet hoe ik dat op mijn probleemloze Yamaha XJ 900 ooit in de praktijk kon brengen. Het ding is namelijk oerbetrouwbaar. Langzaam rijpte bij mij het idee om ergens een of ander Oostblok machientje op de kop te tikken als 'sleutelobject voor winteravonden'.

Op de avondschool had ik, tussen al het werken, knutselen en studeren door, een discussie over oldtimermusea met de leraar, die inmiddels al

Technische gegevens IFA/MZ BK 350

MOTOR

Motor:	tweetakt
Slag:	65 mm
Boring:	58 mm
Aantal cil/opstelling:	tweecilinder boxermotor
Cilinderinhoud:	2 x 171,7 cc = 343,4 cc
Compressieverh.:	7:1
Compressieruimte:	28,5 cc
Prestaties:	15/17 pk@500 0tpm
Maximum koppel:	30 Nm@3000 tpm
Koeling:	lucht (rijwind)

CARBURATEUR

Aantal:	2
Fabriek:	IFA BVF NB 22-1

AFSTELLING

Aanzuigdoorsnede:	22 mm
Hoofdsproeier:	95
Stationairsproeier:	30
Sproeiernaald:	67
Naaldstand:	III
Afst. stat. luchtschr.:	2 ... 2,5 draaien open
Gasschuifopening:	14

Luchtfilter:	120 mm doorsnede (nat)
Smering:	mengsmering (olie/benzine 1:25) nu: 1:33

ONTSTEKING

Bouwwijze:	accuontsteking
Bougies:	Isolator M 14-225 / modernere varianten: Champion L87YC / NGK B6HS

Schroefdraadlengte:	10 mm
Elektrodeafstand:	0,6 mm
Onderbrekercontact afstand:	0,4 mm
Ontstekingsafst.:	automatisch d.m.v. vlieggewicht
Voorontsteking:	3 mm voor bdp bij volledig geopende vlieggewichten
Ontstekingspoelen:	2

ZUIGERS

Overmaat:	voor cilinders Ø 58 ; 58,25 ; 58,50 ; 58,75 ; 59 mm
Zuigerveren:	3 per cilinder
Wijze:	compressievoor

KRUKASLAGER

Aantal:	2
Type:	voor WJL 25, achter 6305
Drijfslaglager:	dubbelpolig, zonder kooi

KOPPELING

Type:	eenschijfs-droge koppeling
Bekleding:	gevuulkaniseerd op de meeneemschijf
Aantal drukveren:	6

VERSNELLINGEN

Bouwwijze:	aan de motor aangeblijkt, klauwshakeling, 3/4. versnelling schuin vertand
-------------------	---

Aantal versnellingen: 4

Neutraalstandaand.:	controlelicht in de koplamp
Schakelen:	d.m.v. voethandel

Tandwieloverbrenging: hoogste snelheid

1.versnelling 1:3,84	33 km/h
2.versnelling 1:2,10	61 km/h
3.versnelling 1:1,38	96 km/h
4.versnelling 1:1,07	115 km/h

Kickstarteroverbr.

Krachtoverbrenging naar achterwiel:	rubberscharnier-cardanas-kruiskoppeling
--	---

Overbrenging in achterwiel:

Solo 1:4,67, zijspan 1:5,40

REMMEN

Voetrem:	verstelbare aanslag, op het achterwiel
Handrem:	op het voorwiel
Ø remtrommel:	200-mm lichtmetalen naaf
Remvoering:	25-mm breedte, opgevulkaniseerd

WIELEN

Soort:	spaakwielen
Montage:	steekassen
Velgen:	diepbed 2,5*19
Banden:	voor 3,25-19 achter 3,50-19

VERING

Voorwielvering:	telescoop
Werking:	progressief met olieschokdemping
Veerweg:	130 - 150 mm
Achterwielvering:	plunjer
Werking:	progressief
Veerweg:	50 mm

STUUR

Balhoofdshoek:	63°
Naloop:	75 mm
Stuuraanslag:	aan de onderste klemkop

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Dynamo:	spanningsregelend
Type:	GM 6/45
Fabrikant:	IKA-Elektrik
Aandrijving:	anker direct op de krukas
Vermogen:	45/60 Watt
Reguleur:	regelschakelaar
Controlelamp:	rood in koplamp
Zekering:	25 A in het gereedschaps/accukastje
Accu:	in het gereedschaps/accukastje

Spanning:	6 V
Capaciteit:	8 AH
Koplamp:	160-mm opening, 35 W

FRAME

Bouwwijze:	dragend dubbel buizenframe
Verbindingen:	elektrisch en autogeen gelast
Voetsteunen:	verstelbaar

ONDERSTEL

Aantal zadels:	2
Bestuurderszadel:	instelbaar
Hoogte:	740 mm
Duozaadl:	zweefzadel, verstelbaar
Gereedschapskastje:	linksachter op het frame
Achterspatbord:	opklapbaar

MATEN EN GEWICHTEN

Lengte:	2150 mm
Maximum breedte:	760 mm
Maximum hoogte:	1000 mm
Wielbasis:	1400 mm
Draaicirkel:	4400 mm
Grondspeling:	140 mm
Rijklare eigengewicht:	142 kg droog
Gewicht met brandstof:	154 kg
Maximum toegelaten totaalgewicht:	Solo 330 kg

BRANDSTOFVERBRUIK

Bij 80 km/h	3,85 l/100km
Bij 100 km/h	5,0 l/100km
Bij 115 km/h	6,0 l/100km

VLOEISTOFFEN

Brandstoftank:	16 ltr. Brandstof, waarvan 2 liter reserve
Versnellingsbak:	1 ltr. motorolie (nu SAE 90 mineraal mono)
Achterwielaandrijving:	150 cm versnellingsbakolie (nu SAE 90)
Schokdemper:	voor 100 cc per schokdemper.
Bandendruk:	Solo voor 1,2 atm; achter 1,6 atm, duo/zijspan voor 1,4 atm; achter 1,9 atm

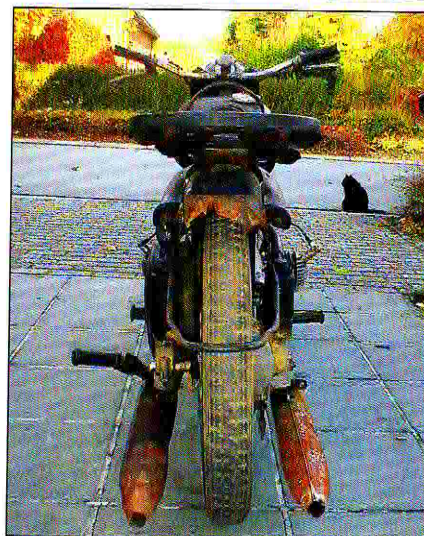
logsafbetaling en een heel klein gedeelte is naar het westen geëxporteerd. (Van de Muur was nog geen sprake). Motorisch gezien ontbrak de hele ontsteking, geen kabelboom meer te zien, maar de motor liet zich draaien en de versnellingsbak liet zich schakelen. Het binnenwerk van een van de carburateurs bleek verdwenen. Het plaatwerk leek in vrij goede staat, maar dat viel bij nadere inspectie tegen. Enfin, we hadden de machines gekocht om aan te werken, dus mee naar de avondschool demonteren, plannen en aan de slag.

De restauratie

Tja, daar stond ze na een lange zoektocht dan eindelijk in mijn werkplaats. Als het spreekwoord 'bezit eer ge begint' ergens geldt, dan is het wel bij de restauratie van oudere auto's en motorfietsen, dus had ik via de website bk350.de al heel veel informatie en nuttige literatuur bij elkaar gezocht.

De eerste vraag die ik voor mezelf moest beantwoorden was hoe origineelgetrouw wil ik restaureren. Ik wilde gaan voor zo origineel mogelijk, zonder 'verbeteringen'. Na de hele motorfiets eerst aan de buitenkant grondig bestudeerd te hebben werd voorzichtig begonnen met de demontage. Na enkele behandelingen met WD 40 bleken de meeste bouten welwillend hun medewerking te verlenen. Alle onderdelen werden zorgvuldig bekeken en eerst verdeeld in 'origineel' en 'niet origineel'. De originele stukken werden daarna verdeeld in 'herstelbaar' en 'niet herstelbaar'. Het is een algemeen bekend gegeven dat het in de DDR moeilijk was welk voertuig dan ook nieuw aan te schaffen. Zo was bijvoorbeeld de levertijd voor een Wartburg tegen 1989 opgelopen tot 13 (!) jaar.

Aan de ene kant had dit als voordeel dat de bezitter van een voertuig hier meestal bijzonder veel zorg voor droeg. Aan de andere kant was het nadeel dat de machines tegen elke prijs rijdbaar werden gehouden, dikwijls met de vreemdste onderdelen. Bovendien deden vele eigenaars pogingen hun voertuigen te 'moderniseren' met onderdelen van latere uitvoeringen. Bij mijn BK bleek dit laatste nogal mee te vallen. Het originele achterlicht was vervangen door een versie van de TS. Deze aanpassing vind je op bijna alle BK's, omdat de originele lampjes nogal weinig licht geven. De uitlaten waren ook van een onbekende uitvoering, maar deze bleken zodanig rot te zijn dat ik in ieder geval andere moest vinden. De laatste aanpassing zou voor de grootste problemen zorgen. De hendels van koppeling en



VAN BOVEN NAAR BENEDEN

Op de aanhanger bij die Oldtimer Scheune...

... en daar staat-ie dan, thuis in België...

... in een misschien nog wel te restaureren staat

De motor staat helemaal gestript op de avondschool

Langzamerhand begint het alweer ergens op te lijken

De eerste startpogingen, de biesjes ontbreken nog



voorrem bleken vervangen door exemplaren met een 'bol' op het einde. De originele waren spits, en werden door de eigenaars, met het oogpunt op de veiligheid, meestal vervangen door recentere 'bol'uitvoeringen. Het aluminium motorblok was uiterlijk in relatief goede toestand. Alle andere stukken moesten eerst gezandstraald worden om de toestand in te kunnen schatten. De dikke laag tectylachtige substantie die over alle delen gesmeerd was belette een nauwkeurige inschatting.

Alle 'getectyleerde' delen werden door Marc op vakkundige wijze gezandstraald, alleen het middelste stuk van het achterspatbord moet op de lijst 'nieuw' te vinden.

Een nieuw begin

Aangezien de motor een exportuitvoering is zaten er ook heel wat verchromde delen aan. Het oorspronkelijke chroom was in heel slechte staat, dus alles ging naar Eurochroom in Brussel, waar alles voor een schappelijke prijs als nieuw werd. De te lakken delen werden inmiddels - indien nodig - opgeknapt en daarna gepoedercoat. Het nadeel van poedercoaten is dat je nadien een soort van sinaasappelhuid hebt. Vrouwen zijn hier niet gelukkig mee, maar ook op een motorfiets is het niet echt een mooi gezicht. Na het poedercoaten werd dus alles behandeld met spuitplamuur en meters schuurpapier, om vervolgens in de 'spuitcabine' van Marc, prachtig diepzwart gespoten te worden. Intussen was ik in contact gekomen met Torsten Haase uit Neukirchen, bij Chemnitz, een handelaar die niet alleen vrijwel alles van DDR motoren weet, maar ook heel veel onderdelen op voorraad heeft, zowel nieuw als tweedehands en replica. Bij mijn eerste bezoek aan hem vond ik een schat aan onderdelen. Originele 'spitse' remmen koppelingshendels waren volgens hem onvindbaar en bijzonder felbegeerd. Thuisgekomen kon voorzichtig begonnen worden de eerste stukken te monteren. De naven werden na heel veel poetswerk schoon maar het bleek dat het aluminium na enkele weken alweer donker werd. Eenmaal gespaakt zou het heel moeilijk zijn de naven nog te reinigen, daarom werd besloten de naven met aluminiumkleurige lak te spuiten. Tot nu toe zien ze er nog altijd goed uit, dus dat is een goede keuze gebleken. Het gedeelte spaken is een vak apart, maar mijn (toen) 12-jarige zoon bleek een genie te zijn. Hij slaagde erin alle spaken op 15 minuten tijd op de juiste manier aan naaf en velg te monteren. Emiel van der Snickt, een plaatselijke fietsenmaker van de oude stijl, zorgde er daarna voor dat wielen mooi op span-

t ten opzichte
akers zijn geld
uki motorfiet-
prachtig.

aanbod gezien
hine voorzien
ontsteking. Hij
originele ont-
ers op de kust
waar viel niet
dezelfde ma-
rburateurs, al-
zetten van de

an te zijn met
van de linker-
soort alumi-
niumkleurig kij-
het hoofd ge-
enstelling van
Er bleken wel
van zo'n lelij-
p mijn hoofd

ik een vraag
e en tot mijn
antwoord uit
de kop van
BK forum en
en een hele
een zondag-
een gezellige
een de koffie
ook een hele
een de klauw
t onbrekende
oie staat, de
gels en nog
n eigenaar.

an op zijn mo-
een beeld gaf
ik uit zouden
kon helemaal
ens een origi-
et foto's van

e machines
lfs binnen het
recies qua lak,
n. Laat staan
ben ik zo ge-
et opbouwen
BK forum was
gekomen, dus
van flitsie van



l.b.: Het cardanlager deed nog even moeilijk in het begin

r.b.: Moderne bougies lieten het blokje veel beter lopen

l.midden: 'Spitse' rem- en koppelingshandeltjes, felbegeerde objecten

l.o.: 'Jampotjes' werden ook nieuw verchroomd

r.o: Trotse eigenaar



Alle onderdelen van de elektrische installatie, de ontsteking, de carburateurs, alles viel op zijn plaats.

Tegenvaller

Er kwam opnieuw een kink in de kabel toen ik op het zadel plaatsnam en probeerde het vehikel als een loopfiets te verplaatsen. Een onaangename krakend geluid vanuit het cardan wees op onheil. Ik had het hele onderdeel, voor ik het inbouwde, nauwkeurig schoongemaakt en gecontroleerd en niets gezien. Terug naar af, dus. Het bleek een kogellager te zijn. Gelukkig had

nog een hele cardanoverbrenging, in piekfijne staat. Een vlieggewicht, voor het afregelen van de voorontsteking, veranderde ook van eigenaar en toen kon het definitieve opbouwen beginnen. Het meeste had ik nu compleet, enkel de uitlaten ontbraken nog. Hier was het probleem niet zo zeer dat er geen te vinden waren, maar dat er te veel te vinden waren. Van de firma London uit Eemnes, van een Poolse fabrikant en van de firma Trommer. Deze laatste zouden handgemaakte replica's zijn van de originele. Ze zijn echter zo duur dat ik besloten heb eerst een setje van London te proberen. Deze zien er goed en mooi afgevoerd uit en heten de Vektal 200 en de Vektal



had ik vastgesteld dat een van de zuigerveren ontbrak en bij de andere zuiger ontdekte ik een kleine scheur onderaan. Een blik op de website leerde me dat Torsten Haase met een soort van ruilsysteem werkt. Je brengt je oude cilinders en krijgt in ruil (met bijbetaling) gehoonde terug, met nieuwe zuigers en zuigerveren. Een kort telefoontje leerde me dat hij nog één paar had liggen die ik bij ons volgende bezoek aan Chemnitz kon ophalen. Ik had niet op zijn sluitingstijden gelet en stond natuurlijk voor een gesloten deur. Gelukkig nam Torsen het niet zo nauw. Hij verdween om het spul te pakken maar keerde terug met de benodigde cilinders en zuigerveren.

klaarde dat mijn cilinders nog nooit gehoord waren. Het paar wat hij mij in ruil wilde geven was nu op de grootste overmaat. Wat dus betekende dat wanneer ze opnieuw uitgesleten waren ze alleen nog goed waren als schroot. Hij vond deze ruil niet fair! We kwamen overeen dat hij mijn cilinders zou laten honen en voorzien van nieuwe zuigers en voor een paar euro meer het hele boeltje ook nog eens per post opsturen. Waar vind je dit soort mensen nog? Na een paar weken werd het beloofde pakket inderdaad door de postbode afgegeven. Op de avondschool werden de laatste onderdelen gemonteerd, alles voorzien

M Z B K 3 5 0

gon de oude dame te hoesten en te rochelen. Na enkele fameus grote blauwe wolken uit de uitlaten kwam ze langzaam tot leven. Weliswaar nog aarzelend en rokend. Ze liep maar er was nog veel werk aan de winkel. De carburateurs werden afgesteld volgens het boekje, maar dit bracht in eerste instantie niet wezenlijk veel verbetering. Pas nadat ik moderne bougies van NGK B6HS monteerde liep de motor tot mijn grote verbazing veel zuiverder, mooi op twee cilinders, met veel minder rook.

Stemming

Ik kon beginnen aan een lange periode van opnieuw inrijden, ondertussen broedend op het laatste grote probleem: de biezen op tank, accukastje en spatborden. Bij het BK-forum heerste er geen eenduidigheid voor wat betreft vorm en kleur van de biezen. Blijkbaar was dit afhankelijk geweest van de stemming van de biezentrekker in de fabriek en de kleur verf die toevallig voorhanden was. Er reden en rijden BK's met witte en goudkleurige biezen, de biezen op de tank hebben verschillende patronen.

Aan de hand van de BK van Jaap Booy kon ik uiteindelijk min of meer breedte en plaats van de originele biezen vaststellen. Aan de hand van het tijdschrift wat hij mij bezorgd had, kon ik ook bepalen hoe de biezen zouden (kunnen) lopen. Het met een penseel met sleepbaren trekken van een nette bies bleek hopeloos te zijn. Hoe ze dat vroeger in de fabriek deden bleef voor mij een groot raadsel. Voorlopig bleef mijn BK rondrijden zonder de felbegeerde biezen. Gelukkig begon ze mooier en mooier te lopen en kon ik steeds langere ritjes maken. Maar de biesjes bleven toch knagen.

Bij de plaatselijke auto-onderdelenwinkel kwam ik Scotch 471 tape tegen. Een relatief smalle, blauwe tape, die heel goed afplakt, heel goed te plooien is en bovendien gemakkelijk weer te verwijderen is. Nu alleen nog het probleem van de breedte en de juiste positionering van de biesjes. Ineens had ik het gevonden. Het ei van Columbus, al neem ik aan dat voor mij al anderen hetzelfde idee gehad hebben. Ik kocht gewone witte zelfklevende biesjes in de breedte die ik wilde hebben en plakte deze op mijn 'oefenspatbord'. Naast deze biesjes plakte ik dan de blauwe tape van Scotch. Nadat alles op de juiste plaats zat trok ik de zelfklevende bies weg. En met een fijn sleeppenseel... Gelukt. Het ging niet vlug maar het resultaat mag gezien worden.