

Projekt 2016

Den Gedanken einmal selber Kneelergespanne zufahren gab es eigentlich gar nicht, obwohl wir immer wieder diverse Oldtimerveranstaltungen besuchten. Schotten, Hockenheim und auch einige in Österreich standen regelmäßig auf dem Programm. Der Zufall wollte es, das ich schon mehrmals mit Bekannten in Horice, die „tschechische TT“, besuchte.

Eine sehr tolle Veranstaltung mit einem grandiosen aber auch gefährlichen Rundkurs. Dieser Natur-/ Stadtrundkurs fasziniert! Die lange Bergabpassage mitten in die Stadt hinein, dann geht's in Schlangenlinien durch die Häuserschluchten, bergauf geht's weiter aus der Stadt in den Wald hinein. Im Wald folgt das wohl gefährlichste Stück, oft nass und sehr kurvenreich, viele Blätter, führt das letzte Streckenviertel durch den Wald zu Start /Ziel, das sich am höchsten Punkt der 5km langen Naturrennstrecke befindet.

Siehe im Internet, im Google, ... amkhorice.cz ... ! Auch auf unserer Webseite gibt's unter „Bilder“, einpaar Eindrücke von Horice während unseres letzten Besuches 2010.



Beim nächsten Besuch will ich auch mit dem Gespann da runter. Gut zusehen am Ende die 90° Rechtskurve hinein ins Stadtzentrum. Die Besucher gehen hier direkt an der Strecke entlang, oft nicht mal 1m Abstand !!

2010 hab ich mit Roland dort das Rennambiente, das ganz spezielle Flair dieser Veranstaltung wohl zu tief genossen. Schon am Samstag Vormittag wird entlang der Piste, das heißt dort schon direkt daneben, so 1m Gehweg halt,

Stimmung gemacht, Wurst und Bier werden aus vielen Häusern durchs Fenster verkauft. Bis man da so von der Stadtmitte ins 2km entfernte Fahrerlager hochkommt dauert es einige Zeit! Viel schlimmer ist aber die körperliche Veränderung die bis dahin geschieht, unglaublich was so Benzin-/ Öldämpfe anstellen – hihhi !!



Kneeler im Fahrerlager



2010 wurde noch per anschieben mit stehenden Motor gestartet

Während diverser Rundgänge im Fahrerlager, hingerissen von der vielfältigen Technik der verschiedensten Gespanne, meinte Roland so beiläufig und viel zu leichtfertig; „ ja sowas bau ich mir mal !! „ Ohne jemals in einem Kneeler gekniet zusein, erwiderte ich ebenfalls auf die leichtfertige Art; „ ja tut das – ich fahr damit „ ! Das war 2010 !

2011 mußte ich mit kompletter Ledermontur + Stiefeln bei Roland antreten, ohne zu wissen wieso - frag ned kimm - hats geheißten. Ja dann wars soweit, es stand ein Kneelerchassis da, daneben ein alter Guzzimotor samt Getriebe... ! „ Der muß da rein und du machst dir passende Knieschalen“, die kurzen Worte !! Viele Diskussionen folgten, Fragen tauchten auf, einige Kisten Werkstattbier mußten dranglauben. Natürlich gabs gleich erste Besprechungen, diverse Planungen + Gespannfeste. Bei einer der vielen Werkstattsitzungen fiel dann so die Bemerkung „ ..und 2016 fahren wir in Laguna-Seca....“ , damit war der Name geboren!! Das Vorhaben wurde kurzerhand einfach „ Projekt 2016 „ genannt ! Schon bei den ersten Überlegungen war klar , das diese Spinnerei, eine ernsthaft große Aufgabe mit sehr viel Aufwand werden wird !



Roland hatte schon sehr konkrete Vorstellungen, so auch von dem Endantrieb zum Hinterrad. Der Winkeltrieb wurde direkt an das Getriebe gesetzt und axial mit der Schwinge gelagert ! Der Triebling blieb serienmäßig, mit einen Drehteil ebenfalls axial gelagert, wird die Kraft linksseitig über Kette zum Hinterrad gebracht. Das probieren wir aus, wieso ned, nur weils keiner sonst hat ? Nee nee das geht wirst sehen! Im Prinzip ähnlich der 1100er Sport . Dies erforderte eine ganz spezielle Schwinge mit Platz für den Triebling, dafür entfällt die Kardanwelle. Im Frühjahr 2012, nach mehreren hundert Stunden, stand der Kneeler dann auch schon auf Rädern. Irgendwie kam der Gedanke auf, beim Bergrennen in Zeilarn im selben Jahr zu starten. Nur war zu diesen Zeitpunkt noch kein funktionierender Motor mit Getriebe vorhanden. Es wurde ein alter Le-Mans I Motor neues Leben eingehaucht, ein verschlissener Winkeltrieb und ein altes geradeverzahntes Getriebe reaktiviert. Genauso bei den Bremsen und Dämpfern aus. Überall wurde auf vorhandenes Material zurückgegriffen. Mit der Hilfe sämtlicher Bekannten, die alle irgendwelche Teile bearbeiten mußten, haben wir im Juli 2012 die ersten Probefahrten machen können. Dazu brauchten wir auch noch einen geeigneten Transporter, wo der Kneeler trotz seiner der geringen Bodenfreiheit alleine zu händeln sein sollte.

Da wir ja erstmal die Standfestigkeit des Antriebes testen wollten, nicht so die Vmax, wurde als erste Kettenübersetzung 1:1 gewählt. Diese reichte bei einer Drehzahl von 6000 grad mal an so 140-150 km/h. Mit den vorhandenen Drehmoment und den alten Reifen gab es bis in den 3ten Gang ein durchdrehendes Hinterrad. Diverse Übersetzungen wurden erst nach dem Bergrennen Zeilarn gefertigt.

Hier gut zusehen die Schwingenabstützung, die linksseitige Kette, der Winkeltrieb der nur mit der serienmäßigen Kardanbuchse mit den Getriebe verbunden ist. Über ein mit den Triebfling verschraubtes Drehteil ist dieser am Getriebe nur abgestützt. Darin befindet sich die Buchse.



Auf einen Flugplatz in unserer Nähe durften wir nicht nur erste Test` s fahren, dort schob man uns glatt einen Doppeldecker aus dem Hangar für unser Fotoshooting. Die ganzen Bilder auf unserer Webseite unter ;

Projekt - 2016



Unser Glück war, das der Kneeler aus dem Stand heraus gute Fahreigenschaften gezeigt hat . Auf dem Fluggelände konnte ich mich mit den Eigenheiten des Kneelers vertraut machen. Erwin ist in den 80ziger schon als Beifahrer in Rennspanne aktiv gewesen. Seine Tipps konnte ich gut gebrauchen um das nötige Vertrauen zu dieser Materie aufzubauen.



Beim Zeilerner am Bergrennen 2012 organisierten die „02er Freunde - das Reschenpassteam“ dann eine absolut unglaubliche Fete für uns, war wirklich toll Danke - ein riesen Auftritt !! Als Fahrer hatte ich nur eine Aufgabe bekommen - heil rauf und runter - einen geilen Start hinlegen mit viel Rauch ! War garned schwierig mit den alten Reifen und einer extrem kurzen Übersetzung. In Zeilarn ging es nur darum den Kneeler vorzuführen und ja nicht zu schrauben!

Genauso lief es - ohne Probleme das ganze Wochenende, außer die neue Kette spannen war nichts! Vier Tage lang ein absolut geiles Fest! Die Bilder könnt ihr unter „Bilder Zeilarn 2012,“ sowie unter „2014,“ ansehen. Hoffentlich auch wieder 2016, weil der Zeilerner Berg alle 2 Jahre ruft !

Später folgte noch im Sept 2012 ein Training am STC, der Kurvenrausch! Michael Fischer, der Veranstalter sorgte dort gleich für eine Sektdusche für meine erste Beifahrerin Ulla !! Bei solchen Rundstreckentrainings, wie auch beim Kurvenrausch in Groß-Dölln 2013, wurden

schon einige Details sichtbar, die einer Änderung bedurften. Während am STC mangelhafte Spritversorgung vermutet wurde und die zu kleine Bremsleistung auffiel, war es in Groß-Dölln, die sich versteifende Vorderradschwinge. Mit einer anderen Anlenkung der Bremssättel (08er) wurde dies behoben. Die Bremsleistung verbesserten wir mit guten Belägen.



Noch war beim lenken sehr viel Kraft nötig. Sektdusche für Ulla, von Michael organisiert.

Der STC und noch viel schlimmer Groß-Dölln sind für Gespanne schon sehr eng, wer da flott ist der kann`s. So auch die Fahrer von Luzifer`s Taxi. Hier wurde mir so richtig bewußt, was es heißt einen Kneeler richtig zubewegen. Zum Kurvenrausch in Groß-Dölln gibt's ein kleines Video in You-tube, der Link dazu ist auf unserer Webseite unter Video zu finden ; „Caferacer im Kurvenrausch „ !

Luzifer`s-Taxi



Auf jedenfall kam ich immer mit Änderungswünschen heim und wahrscheinlich ist so ein Kneeler eine Ewigkeitsbaustelle, nicht nur bei uns. Aber wir haben Zeit - „Projekt 2016“ !! Die Tankanlage wurde in mehreren Schritten umgebaut, auch der Tank selber kam neu. Mittlerweile fahren wir ohne Catchtank, sonder mit direkter Pumpe an die Dellortos ! Das Bremssystem unterliegt auch einer ständigen Weiterentwicklung, mittlerweile ist ein Integralbremssystem verbaut, rundum einstellbar! Während der Heckantrieb und dessen Schwingenanlegung keinerlei Auffälligkeiten zeigte, waren wir mit der Vorderradführung überhaupt nicht zufrieden. Aber erst wurden mal andere Felgen / Reifen, diverse Haltegriffe (..muß ja, mittlerweile den 4ten Beifahrer...) geändert und weiter Erfahrung gesammelt. Einen Kneeler zubauen ist schon nicht einfach, einen ständigen Beifahrer zufinden weitaus schwieriger !!

Durch die Umlenkung des Endantriebes über Kette zum Hinterrad können wir die Übersetzung jederzeit ändern. Von 150km/h bis theoretisch weit über 250km/h bei einer max Drehzahl von 8000 wären möglich.

Hier mal so die technische Daten der ersten Version 2012, vieles hat sich jedoch schon geändert..;

Ein zeitgerechter Aufbau mit einem Le-Mans I Motor von 1977 mit 992ccm

Stahlrahmen / Stahlrohrschwinge vorn + hinten, 13" / 12" / 10" Rädern !

2 Stück 08er Bremssättel vorne / hinten und am Beiwagenrad auch jeweils 1 Stück

Zweikolbenbremssattel / Nachlauf vorne anfänglich über 50mm später 25mm /

Radstand nach Reglement 1,59m / Vorspur annähert null / Spurversatz des Antriebsrad

4,5cm / Bodenfreiheit ca 6,5cm / keine Verkleidung . Auch mit den Federbeinelementen

hielten wir uns an das Reglement , das ohne externe Dämpferelemente auskommt.

Durch die umgebauten 48ziger Schajorkrümmen (auch Sponsor) mit samt den ellenlangen

Rohren bis hinter das Antriebsrad sind wir

nicht allzulaut, nur am STC / Groß-Döln

kommt ein Zusatzschalldämpfer hinten

dran. Der Motor hat natürlich offene

40ziger Dellortos , Doppelzündung,

erhöhte Verdichtung , leichte

Zweischeibenkupplung. Gefahren wird

ohne Lima nur auf Batterie.

Leistung ca. 90 PS / ab 3500 90Nm .

Tankinhalt ist 23 Liter. Die Vorspur am

Beiwagenrad ist einstellbar.



Die diversen Technikausführungen sind in den einzelnen Rubriken

„ Technik 2012 / 2013 / 2014 .. „

Der Umbau für 2015 läuft schon wieder auf vollen Touren, aber das wird eine neue Geschichte.

Alle Helfer / Sponsoren usw..;

Erbauer / Besitzer: Roland Schidlmeier Brombach / Bad Birnbach

Fahrer : Konrad Neubauer

Beifahrer : Erwin Sigl , Volker Immel , R.Schidlmeier

Ulla Baumann (weitere gesucht)

Sponsoren: Eisdiele Venturi Pocking, TÜV-Süd ,
Schajor Tüssling Betavertretung Trailveranstaltungen
Druckalarm Mario Groß Pocking,
Bachmeier Autoteile Pfarrkirchen
Reifenhandlung Stefan Hüttinger Anzenkirchen
Bohr- & Brunnenbau Stockbauer Postmünster

Diverse Helfer:

02er Freunde Simbach am Inn - das Reschenpass Motorsportteam

Alteisenmane , Spangler Markus , F.J. Fischer , alle Kleeberg,

und viele Andere noch im ganzen Landkreis verteilt Danke

Einmal Kneeler – immer kneelen einfach endlos geil.....