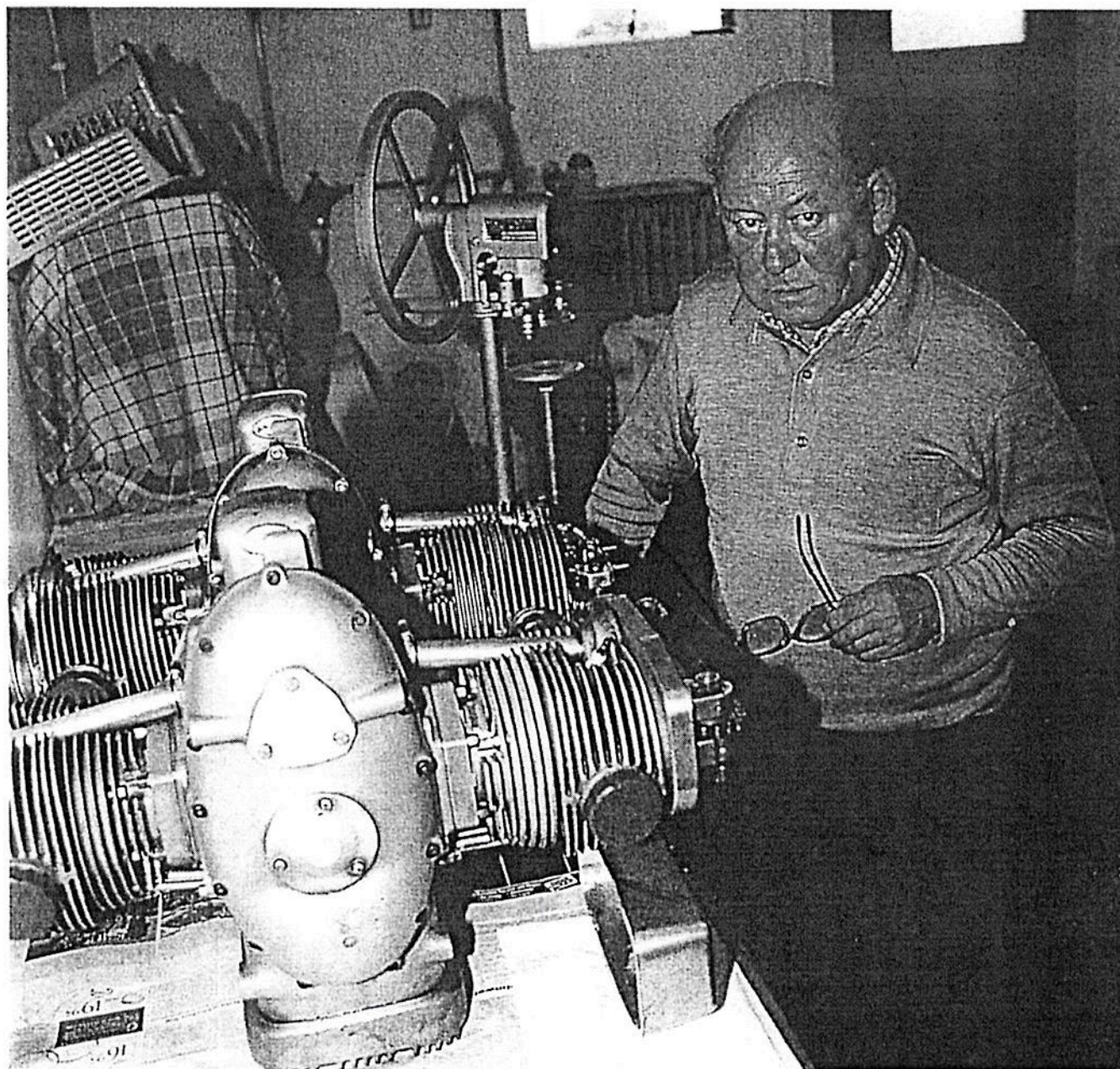


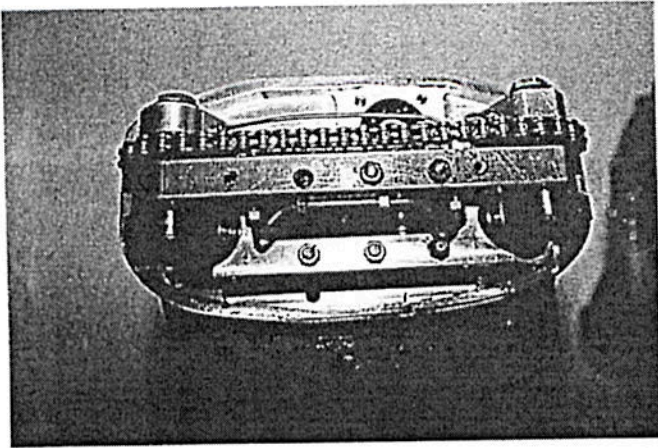
Der

Der Kundenwunsch nach Königswellen-Boxern wurde vom Werk stets ignoriert. Es blieb einer erlesenen Schar von Bastlern vorbehalten, diesen Traum zu erfüllen.

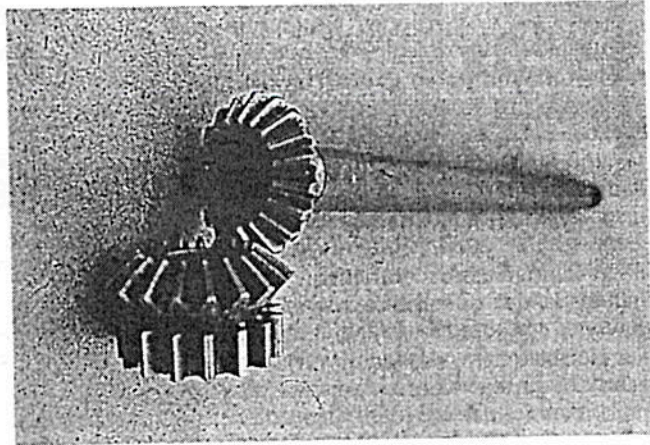
Kettenhund



Des Meisters ganzer Stolz sind heute noch seine Königswellenmotore (vorne mit DOHC)



Der zentral geschmierte Kopf des Kettenhundes mit zwei Nockenwellen



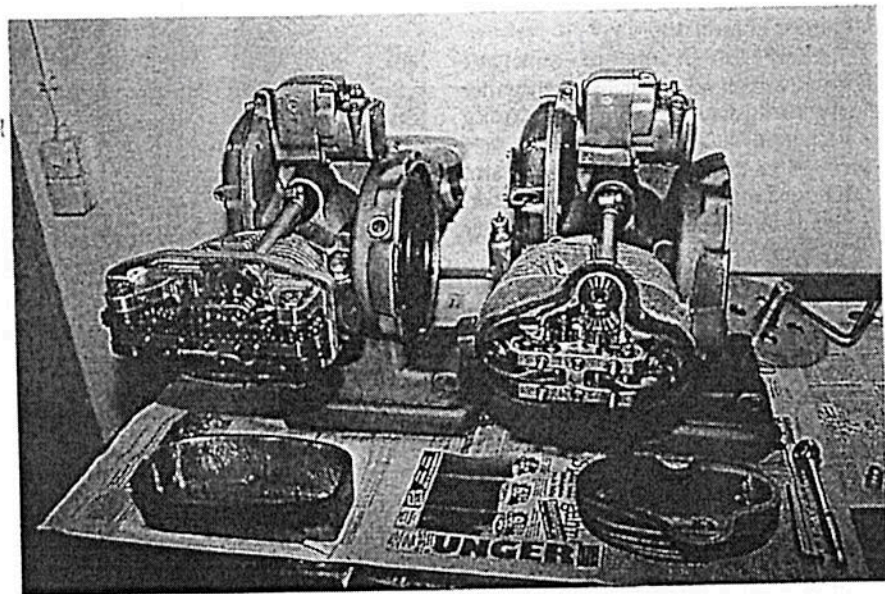
Die nackte Königswelle mit Kegelrädern

In jedermanns Leben gibt es einige Leute, die einem die Richtung zeigen, die man im späteren Leben einschlägt. Ich will nicht sagen, daß ich den mir gezeigten Weg exakt nachgegangen bin (sonst wäre ich heute Redakteur einer Rennsportzeitung), aber die Richtung des Rumbauens und Tüftelns an Motorrädern habe ich doch stets beibehalten.

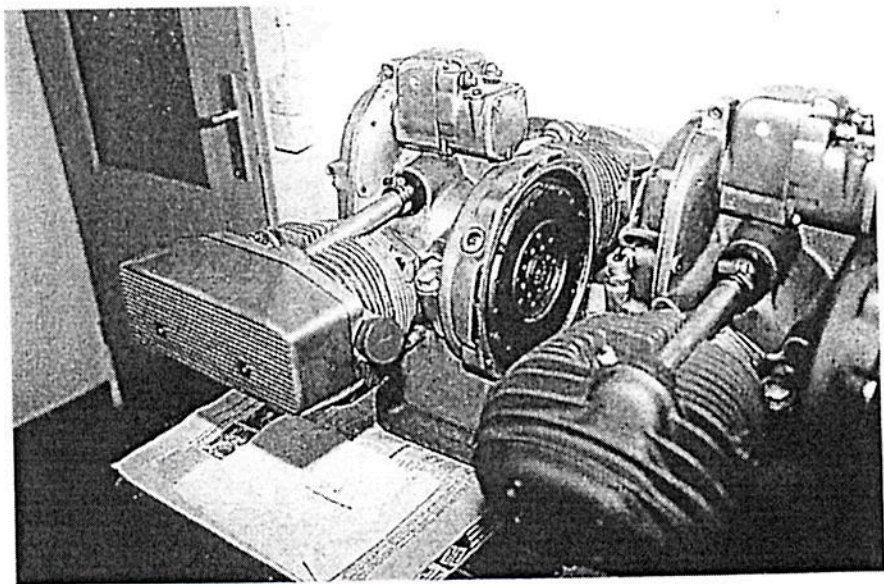
Zwei obenliegende Nockenwellen

Einst machte ich eine Lehre als Maschinenschlosser in einem Maschinenbaubetrieb, in dem ein gewisser Franz Steidel Obermeister der Lehrwerkstatt war. Den ersten näheren Kontakt mit ihm bekam ich, als ich gerade versuchte, den Einlasskanal meines Kreidler Mofazylinders aufzufeilen. Mit der Feile wollte das einfach nicht gelingen. Er mußte mir bei meinem illegalen Versuch schon einige Zeit zugeschaut haben, als plötzlich der allseits gefürchtete Schrei des „Steidel Franz“ mich lähmte. Jetzt wirst du entlassen – war mein erster Gedanke!

Zu meinem Erstaunen bekam ich jedoch einen Schnellkurs in „gehärtete Stahlbüchsen ausschlagen“ und einen Rüffel, weil ich die Feile ruiniert hatte. „Du verfeilst jetzt noch sorgfältig die Kanten und dann mußt du einen 14er Vergaser draufmachen“ waren weitere Anweisungen von ihm. Den Hinweis auf das Erlöschen der Betriebserlaubnis hörte ich vor lauter Herzklopfen kaum noch.



Zweimal Königswellen-Boxer: links der DOHC-Umbau, rechts original BMW



Wir (ca. 170 Lehrlinge) hatten alle ziemlich Schiss vor dem Steidel. Wenn einer von ihm einen Auftrag bekam, wurde er auch prompt und mit aller Sorgfalt ausgeführt. Da wir fast alle Mo-fas und Mopeds fuhren (ein Praktikant kam auch mit seiner Horex) wurde uns bald klar, daß wir, mit manchen von uns angefertigten Teilen, beim Aufbau eines BMW-Rennspanns mithalfen. Offen hat das keiner von uns auszusprechen gewagt. Die „Rote Presse“, ein ultra linkes Hetzblättchen, das jede Woche am Fabrikator verteilt wurde, versuchte damals, den Steidel als „den“ Lehrlings-ausbeuter schlechthin darzustellen, ließ der doch die armen Lehrlinge für sein privates Vergnügen schufteten. Uns war's egal, durch welche Arbeiten wir das Ausbildungsziel erreichten.

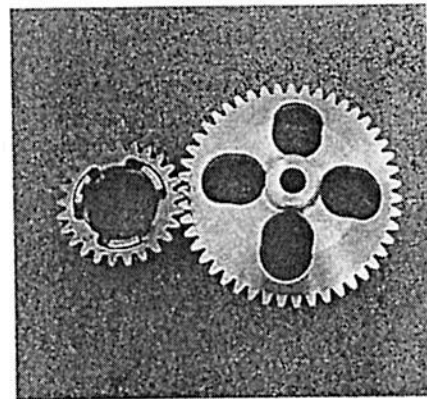
Im Zorn wurden von ihm einmal alle Vorrichtungen, die zur Fertigung der BMW-Königswellenmotorteile nötig waren, in die Schrottkiste gefeuert. Wer dort später danach gesucht hat, fand allerdings nichts mehr. Die fleißigen Helfer des Steidel's Franz retteten in weiser Voraussicht, was für viele BMW Königswellenfahrer auch heute noch von unschätzbarem Wert ist.



Oben: Der Steidel's Franz auf einem Oldtimerrennspann, das mit seinem Motor ausgerüstet ist

Doch nicht nur sein ehemaliger Fahrer Schilling (1x Deutscher Meister auf einem Steidel-BMW-Gespann) wußte, daß Verschleißteile für die Königswellenmotoren von ihm erhältlich waren. Für viele Privatfahrer war „Er“ die letzte Rettung, da das Stammwerk keine Teile mehr herausgab.

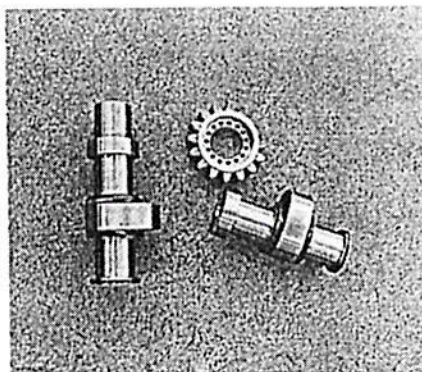
Ein Franz Steidel gibt sich aber mit der einfachen Nachfertigung von Ersatzteilen nicht zufrieden. Auf der Suche nach mehr Leistung schuf er einen Zylinderkopfaufsatz, mit dem (von einer Kette angetrieben) zwei oberliegenden Nockenwellen je Kopf möglich waren. Die Kette wird von der originalen Königswelle über ein Zwischenrad angetrieben und durch ein exzentrisch gelagertes Ritzel gespannt. Der Kettenhund (Originalbezeichnung von Franz Steidel) bringt bei einer Drehzahl von 8000U/min 5 PS mehr als der originale Königswellen-Boxer. Entlüftungsbohrungen in den Tassenstößeln sorgen dafür, daß auch bei hohen Drehzahlen der Motor ohne Aussetzer läuft.



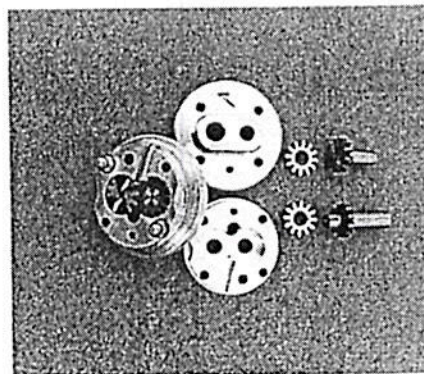
Ölpumpen rad aus Alu mit ruckgedämpftem, zweiteiligem Antiebsrad aus Stahl



Exzenterwellen und Arretierscheiben...



... Nockenwellen mit Antriebsrad



Nachbau der Ölpumpe

Die Konkurrenz fuhr der steidel'schen Konstruktion damals trotzdem davon. Das Zeitalter der zweizylinder-Japaner hatte schon begonnen. Sonore Auspuffklänge wurden von plärrendem Zweitaktgekreische übertönt.

Erst durch die in den letzten Jahren beliebt gewordenen Oldtimerrennen sind Talente wie Franz Steidel plötzlich wieder gefragt. Er versorgt heute, wie in alten Zeiten, wieder die BMW-Königswellenfahrer mit Ersatzteilen.

Hoffentlich noch lange.

Horst