

Der legendäre König-Doppelboxer 2T-Rennmotor, oder der BMW-Killer aus Berlin :-)

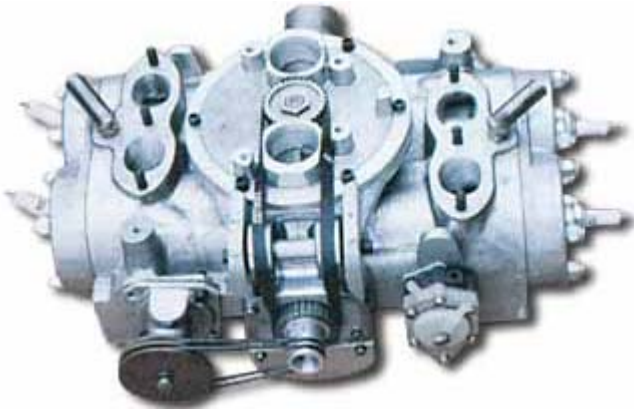
1972 bei der TT wurde der als Bootsmotor von der Firma König aus Berlin entwickelte Zweitakt-Doppelboxer zum erstenmal in einem Renngespann von den Brüdern Boret eingesetzt. Aber auch Dieter Busch schockierte die damals anwesenden mit der Aussage "Sobald ich einen Zweitakt Motor bekommen kann, dessen Standfestigkeit seiner den Viertaktern überlegenen Leistung entspricht, nehme ich ihn statt des BMW Motor's " Wom!! das hat gegessen. 1975 war es dann so weit, Steinhausen/Huber konnte sich mit dem "simplen" Zweitakt Motor von Dieter König zum ersten mal seit 1949 die Gespann-Weltmeisterschaft sichern. 26 Jahre lang siegten ausnahmslos Viertakter, das 27.te mal nicht mehr. Die etablierten BMW Königswellen-Boxer waren vernichtend geschlagen.



Links:

Der ultraflache Vierzylinder Zweitakt Doppelboxer von Dieter König, ursprünglich zwar als Motor für Bootsrennen entwickelt, bestach durch äußerst kompakte Bauform und genügend Leistung. 1964!! schon konnte König mit dem damals neu entwickelten 500ccm Motor den Weltmeistertitel in der Klasse bis 500ccm bei Bootsrennen erringen. Der Motor konnte wegen seiner Bauform problemlos auch quer (a'la BMW) eingebaut werden. Üblicherweise aber wurde er längs eingebaut, zuerst in Renngespannen, später auch in Solo-Rennmaschinen. Deutlich erkennbar der dominante und über Zahnriemen angetriebene Drehschiebereinlaß der von einem üppigen Doppelvergaser gespeist, alle 4 Zylinder mit ausreichend Saft versorgt.

Der Motor war zwar prinzipiell in drei Hubraum-Varianten erhältlich, der 350er bot jedoch bzgl. seines Leistungs- gewichts für Motorradrennen zuwenig. Der 500ccm Motor leistete 1975 ca. 85-90 PS (relativ Standfest) bei ca. 9500 U/min, der auf 680ccm aufgebohrte Motor, ca. 100 PS bei 9000 U/min. Der Pferdefuß bei beiden Varianten war zweifellos die teilweise nicht ausreichende Kühlung, bei Bootsmotoren wurde dies zwar durch Fahr- wasserkühlung gelöst, bei Rennmaschinen jedoch nicht so leicht umsetzbar (Riesenkühler!)



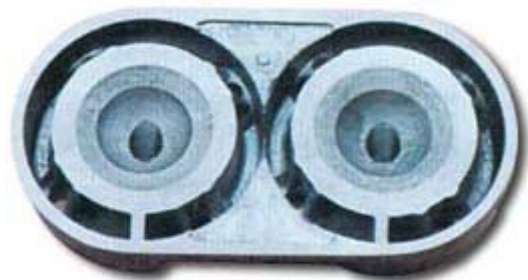
Oben auf dem Doppelboxer-Gehäuse das Gehäuse des beide Einlässe steuernden Plattendrehschiebers.



Zwei spiegelbildlich gleiche LM-Gußstücke bilden je zwei Zylinder und eine Gehäusehälfte



In die Blöcke sind Gußlaufbuchsen für 45,54 und 63mm Bohrung eingegossen. Umkehrspülung mit 3. Hilfskanal



Die Zylinderkopf-Paare enthalten (ohne Kopfdichtung aufgesetzt) die symmetrischen Brennräume.



Die Wälzlager-Kurbelwelle von Hoeckle: 54mm Hub, zwei gegenläufige Pleuelpaare auf DK-Nadellagern.



Die geschmiedeten Mahle-Kolben tragen einen hartver- chromten Goetze Stahlkolbenring.



Der Plattendrehschieber und sein zweiteiliges Gehäuse mit den Einlaßöffnungen in die getrennten Kurbelkammern, angetrieben über Zahnriemen-Winkeltrieb und gespeist von zwei

Fallstromvergaser



Die Wasserpumpe wird mit zwei Gummi- Rundriemen angetrieben



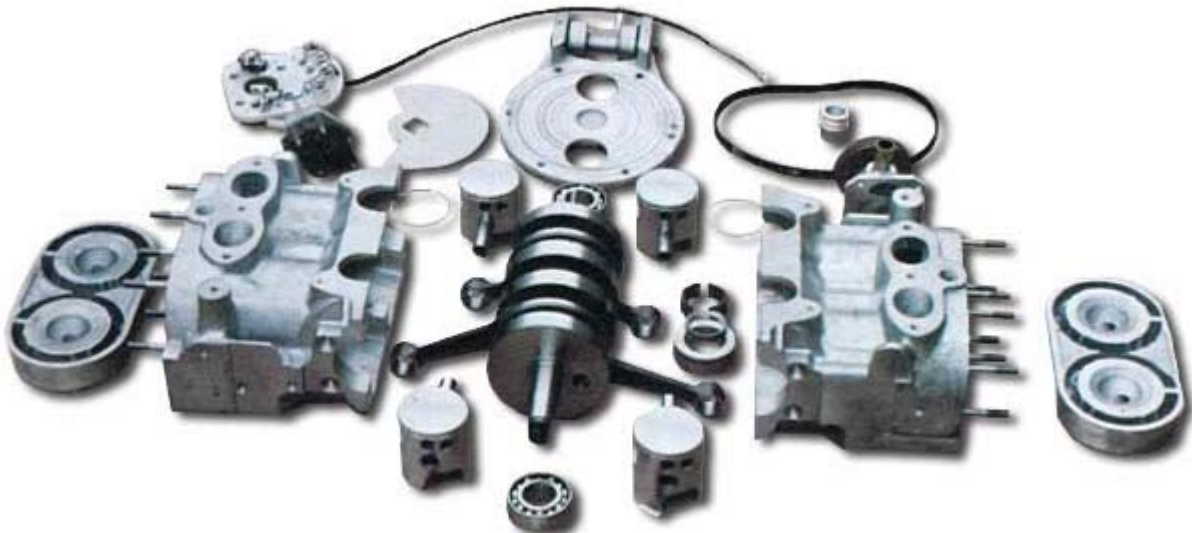
Der Primärtrieb auf die Kupplung erfolgt vom stoßgedämpften Motorritzel aus über eine lange Zahnkette



Zündungsseitig wurde auch mit Kröber Trystor- zündungen experimentiert, normalerweise wurde mit Unterbrecher Batteriezündung gearbeitet.



Für die Solomaschine wurde ein ebenso einfacher wie drehsteifer Rohrrahmen gebaut. Ähnlich eines Zentralrohr- Rahmens mit massiver Kastenschwinge.



Recht viele Bauteile sind es nun wirklich nicht und das zerlegen dürfte auch kein Problem sein. Beim richtigen Bauprinzip kann man eben doch eine Zwischenwelle oder ähnliches sparen! Weniger ist eben oft mehr, Potential zur Weiterentwicklung hätte der meines Erachtens nach geniale Motor sicher gehabt. Träumt mal schön.....

