



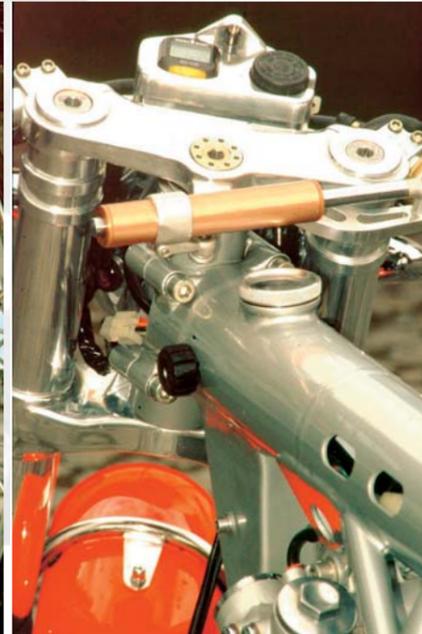
# Patentreifer Eigenbau eines wahrhaft begnadeten „Edelschraubers“ – Teil 1



Der Meister kehrt von einer Ausfahrt auf seinem „Zerlegmotorrad UK“ zurück, um dieses zur Verladung im Minivan zu demonstrieren



Prachtvoll gelungen ist die filigrane technische Ausführung am Vorderrad mit den Gleitrohren der Gabel, der Kotflügelstrebe, der Bremsanlage mit Scheibe und Sattel



Eine patentreife Lösung ist die Anflanschung des Hauptrahmens am Steuerrohr für die Gabel und das Vorderrad, auch die Mehrfachfunktion des Zentralrohres ist sehr gut zu erkennen

Im Heft 10/2007 lernten wir die Kreationen eines begnadeten Edelschraubers kennen, da er jeden Medienauftritt scheut wie die Pest, nannten wir ihn „Mister Goldhand“. Evtl. aber auch, weil am Tank der hier vorgestellten Maschine die Buchstaben „UK“ stehen, das könnte ja vom ehemaligen „AJS“-Fahrer für United Kingdom gewählt worden sein – oder sind es seine Initialen? Meist werden dann solche „Rosinen“ von ihren Erbauern in Ausstellungen gezeigt oder gar hinter verschlossenen Türen verborgen. Aber nicht beim genannten Spezi, denn mindestens so gut wie er konstruiert, baut und fährt er seine Maschinen nicht nur um den Kirchturm in seiner Gemeinde und kann auch kräftig am Gas ziehen.

Nun sind seine Maschinen nicht für Sozusbetrieb gebaut, sondern nur als Einsitzer für die ganz flinke Kurvenhatz, im Harz wie in den Alpen. Jährlich zog es ihn nach Italien, mal mit den Kumpels und dem Motorrad, mal eher konventionell mit der Freundin im Minivan. Die Kombination wäre das Optimum, dachte er sich im Jahre 2003, Urlaub mit Bike, Minivan und Frau,

dabei Mautgebühren sparen und auch noch dem Wettergott den Finger zeigen. Und so reifte der brillante oder besser geniale Gedanke, ein richtiges Motorrad im kleinen Van dabei zu haben, schnell zerlegbar und günstig verstaubar sollte es sein – das ist eine Geschichte, die in das „Schrauberzeitalter“ der Bundesrepublik Deutschland fällt.

Erste technische Parameter waren die Wahl des Motors und des Rahmens. Da das Fahrzeug leicht werden sollte, kam eigentlich nur ein Einzylindermotor in Frage, nach dem Viertaktverfahren sollte er arbeiten, und der Hubraum möchte schon 600 ccm betragen. Der Rahmen wird selbst konstruiert und allein gefertigt. Ein XR 600 Honda-Motor mit Schäden war preiswert im Angebot, und der wurde erst einmal aufgearbeitet. Dieser schöne Einzylindermotor ist ein bewährtes Antriebsaggregat, und die Leistung von 44 PS ist für den Einsatz als flinker „Eckensäger“ gerade so richtig. Mit seinem schönen Vollradialkopf kommen Erinnerungen an Made of UK bei der Firma Rudge auf. Da der Motor als Herz des Ganzen ausgewählt war, konnte es am Zeichenbrett mit dem Rahmenentwurf beginnen, und während der Motorüberholung war genügend Zeit vorhanden, um über die

Grundgestaltung des Rahmens nachzudenken. Schnelle Zerlegbarkeit der Maschine lautete die Prämisse, und dieses Problem klärt Mr. Goldhand genial bis zur Patentreife. Aus drei wesentlichen, komplexen Teilen soll die Maschine bestehen, aus der Vorderpartie mit Steuerrohr, Gabel, Lenker mit Armaturen und Vorderrad mit Bremsanlage, aus dem zentralen Rahmenmittelteil mit Motoreinheit, Federbein und Schwinge sowie letztlich aus dem Heckteil mit Sitz, Bürzel und Heckelektrik. Um den O-Ton des Erbauers zu verwenden: „Ich habe mir mein Zerlegmotorrad gebaut“.

Die wohl verblüffendste technische Lösung neben einer Vielzahl

an Details der Maschine ist die Verbindung der Vorderpartie mit dem zentralen Mittelteil, beide Hauptkomponenten werden mittels vier Inbusschrauben am Steuerrohrbereich aneinander geflanscht, die Verbindung des Heckteils mit dem Mittelteil ist dagegen ein Kinderspiel und wird mit ein paar Schraubverbindungen realisiert.

Die Rahmenteile sind aus Präzisionsstahlrohr St 52-3 gefertigt und im MIG/MAG-Verfahren verschweißt worden. Wichtigstes und tragendes Element ist das oben verlaufende Zentralrohr mit Mehrfachfunktion. Es stellt die Verbindung zu Front- und Heckpartie her. Es beherbergt nach altem, englischen Stil „Oil in frame“ das Ölreservoir für

Die perfekt gestaltete Lenkerpartie mit Scheinwerfer, Bedienelementen und dem Lenkungsdämpfer, parallel hinter dem Lenker liegend, ist im Detail gut zu erkennen



Der Blick von links hinten zeigt u.a.m. Teile des Hilfsrahmens für das Heck, das stehende Federbein von Paoli, links daneben die Werkzeugpatrone am Hilfsrahmen befestigt und davor das Gehäuse vom Luftfilter



Tank und Heckteil sind abgenommen, noch steht die Maschine auf den Rädern und dem Dreifuß



Während der Demontage sind viele Einzelteile zu erkennen und jedes auch noch so kleine Stück, auch wenn es nur eine Schraube ist wurde perfekt und in jeder Beziehung bis hin zur Gewichtersparnis überarbeitet bzw. gefertigt

die Trockensumpfschmierung des Hondamotors mit 1,5 Litern, es nimmt außerdem die Elektroelemente wie Zündspule, Steuertrieb etc. auf und letztlich ist noch ein Hüllrohr für die E-Verkabelung sowie die Bedienelemente darin untergebracht. Am vorderen Rahmenteil führt ein Kastenprofil nach unten, um den Motor abzufangen, am hinteren Teil führen um die Vergasereinheit zwei Rohre nach unten zur Schwingenlagerung, welche mittels graziler Dreiecksverbindungen die Steifigkeit zum Zentralrohr bzw. Heckteil verbessern.

Die Grundgedanken für die Eigenbaumaschine wurden eingangs genannt, möglichst viele Einzelteile im Eigenbau zu schaffen waren nicht der Sinn der Entwicklung, Zweckmäßigkeit und Fertigstellung nach insgesamt sechsmonatiger Bauzeit lautete die Zielstellung. Deswegen wurden auch im Gegensatz zu den Vorgängerkreationen relativ viele Teile aus der Serienproduktion verwendet, stimmen musste es am Ende. So bot sich die Alu-Schwinge der Honda XR mit ihrem geschmackvollen und steifen Kastenprofil ideal an. Das Federbein von Paoli aus Italien wurde ohne jeglichen aufwendigen Hebelmechanismus direkt angelenkt eingebaut. Das aufwändige und äußerst grazile Heckteil ist allein ein handwerkliches Meisterstück für sich. Es wird hinter dem Zentralrohr verschraubt und erzielt über Dreiecksverbindungen rechts und links zu den nach unten führenden Rohren die notwendige

Steifigkeit zum Hauptrahmen, in ihm sind der Fahrersitz, der Schalldämpfer und der Kotflügel sowie die Heckelektrik und das Kennzeichen integriert. Die hinteren Teile der Abgasrohre sind aus Edelstahl selbst gefertigt, und aus Gründen der Gewichtersparnis wurde der Endschalldämpfer aus Aluminium gestaltet.

An vielen Teilen existieren noch eine Menge von verblüffenden Detaillösungen, aus Platzgründen können sie in ihrer Gesamtheit hier nicht aufgeführt werden. Allein die Bedienhebel sind Spezialanfertigungen, auf den Abbildungen ist die zwangsbedingte Bremshebelführung zu erkennen. Die Masse des Hauptrahmens beträgt nur 6,5 kg, dazu kommt das Gewicht vom Heckteil mit 2,5 kg. Die komplette Maschine bringt fahrfertig sage und schreibe 127 kg auf die Waage. Nehmen wir dazu noch den Fahrer mit Bekleidung werden mittels 44 PS Leistung etwa 195 kg bewegt, somit steht 1 PS zur Verfügung, um ca. 4,5 kg zu beschleunigen, das ist schon ansprechbar. Der Radstand der Maschine beträgt 1390 mm, der Lenkkopfwinkel liegt bei konventionellen 65°, der Nachlauf ist mit 95 mm ebenso im grünen Bereich, und die Radlastverteilung liegt sehr günstig bei 52 zu 48 % (v.-h.) und letztlich ist die Sitzhöhe von 780 mm den Proportionen des mittelgroßen Fahrers angemessen. Die bildhübsche Gabel spendete die Cagiva „Mito“ 125 und scheint ganz speziell für die Kreation des Mr. Goldhand entworfen zu sein,

1\_4  
Anzeige frei