



Patentreifer Eigenbau eines wahrhaft begnadeten „Edelschraubers“ – Teil 2



Nachdem das Hinterrad sowie das Federbein entnommen wurden, ist die Maschine schon stark „entblößt“ und viele Details sind gut zu erkennen; die Schwinge bleibt am Rahmen und wird senkrecht nach oben geklappt

Mit dem folgendem Satz endete Teil 1 im Heft 1/2010 ... Quer hinter der oberen Gabelbrille liegt noch vor dem Tank der hydraulische Lenkungsdämpfer.

Der gefällige Aluminiumtank mit 8,5 Litern Volumen entstand natürlich in Eigenarbeit, aber jetzt darf man dem Meister kein Kompliment über die Tankgestaltung aussprechen. Das weist er mit der Bemerkung zurück: „Der Tank ist hässlich, da kommt etwas Neues drauf“. Allerdings darf er vor lauter Freude nicht das Tanken vergessen, denn nach etwa 200 Kilometern dürfte das „Fässchen“ trocken gefahren sein.

Die Einscheibenbremse im Vorderrad, einschließlich Bremspumpe von Brembo, fügt sich harmonisch in das Gesamterscheinungsbild des Unikats ein, und hinten wird mit der originalen Bremse der XR verzögert. Die Felgen stammen von der Firma San Remo, vorn kommt die Dimension 3,5 x 17 mit 36er-Lochteilung zum Einsatz, und der Pneu von Bridgestone 120/70 x 17 hat sich bewährt. Hinten ist der Bridgestone 150/60 x 17 auf der 4,25 x 17-Felge montiert, die Besonderheit dabei ist die 32er-Lochteilung der XR-Nabe, die auch beibehalten wurde. Am Vorderrad wird die Montage mittels Schnellverschlussmutter erleichtert.

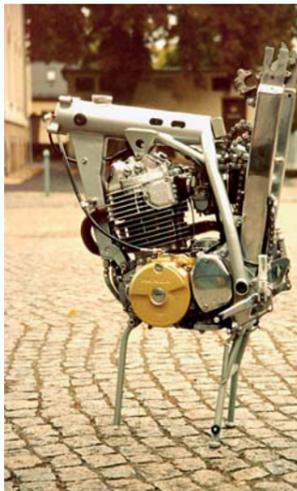
Spartanisch einfach muten die Instrumente am Cockpit an. Was heißt überhaupt Instrumente? Hier existiert nur ein kleiner Fahrradtacho vor der Gabelbrille, flankiert vom Vorratsbehälter für die Bremsflüssigkeit. Valentino Rossi ließ

auch als erstes bei der Yamaha M1 das „Mäusekino“ reduzieren – und es reicht aus. Für was braucht Mr. Goldhand einen Drehzahlmesser, das Gefühl und das Gehör für den Motor sind doch bei ihm mehr als sensibel ausgeprägt.

Der Scheinwerfer und die kleinen Blinker sind von der Stange, eine Batterie wäre zu viel Ballast, also muss die Stromversorgung über die bordeigene Lichtmaschine realisiert werden. Für die Zündspannung sowie die Halogenlampe im Hauptscheinwerfer und die Heckbeleuchtung ist die Leistung ausreichend, die Fahrtrichtungsanzeiger und die Kennzeichenbeleuchtung werden mit LED-Technik versorgt.

Und so sieht es der aufmerksame Beobachter auf dem Parkplatz einer Kammstraße, ein schlanker, junger Mann entsteigt einem Minivan,

Das Mittelteil steht dann gut ausgewogen auf dem Dreibein und kann im Minivan verstaut werden



Das Federbein wurde demontiert, und es kommt zur Entnahme des Frontteils, sprich Rad mit Bremse und kompletter Gabeleinheit inklusive Steuerrohr

recht sich und streckt sich, um dann seiner Beifahrerin kund zu tun, dass sie in etwa 20 Minuten selbst fahren möchte. Dann geschieht das Unwahrscheinliche. Besagter junger Mann zaubert aus dem PKW drei Teile, die zu einem Motorrad gehören könnten, dazu noch ein Rad, einen zierlichen Tank und einen Stoßdämpfer heraus. Nachdem er nach eingehender Prüfung eine konvexe Stelle auf dem Parkplatz gefunden hat, ahnt jetzt schon der aufmerksame Leser – unser Mr. Goldhand setzt seine Maschine zusammen. Die zwei abgeklappten Teile am Rahmen unter dem Motor sind der Hauptständer sowie ein drittes Standbein. Um keinen Montagegehilfen zu benötigen, wird dieses variabel entsprechend des Fortschreitens der Montage gedreht. Gut ausgewogen steht die Mittelgruppe auf dem Platz. So schnell



kann man nicht gucken, ist die Frontpartie angeflanscht, ist die hochgestellte Schwinge abgeklappt und das Federbein montiert, das Hinterrad eingesetzt und die Kette aufgelegt. Die Kabelverbindung für die Spannungsversorgung wird mittels zweier Stecker am Front- bzw. Heckteil des Zentralrohres hergestellt. Der Gas- und Kupplungszug wird eingehangen, und schon hält der Meister das Heckteil in den Händen, um es mit wenigen Handgriffen zu befestigen. Die Bremsverbindung zum Hinterrad geschieht ebenso geschwind wie das Aufsetzen vom Benzintank. Zwölf Minuten sind vergangen, und das fahrfertige Motorrad offenbart sich dem Auge des staunenden Betrachters. Natürlich geschieht das Ganze mit dem bordeigenen Werkzeug, welches in einer abnehmbaren Werkzeugpatrone am Rahmenheckteil befestigt ist. Das Werkzeug in der Patrone zu verstauen ist fast so aufwendig wie die gesamte Fahrzeugmontage.

Benzinhahn auf und zweimal gekickt, der „Bullrian“ läuft, zwar etwas unruhig, so wie wir die Einzylindergeräte aus Made in Nippon kennen, aber nach wenigen Minuten kommt Wärme in den Motor, und er läuft wesentlich angenehmer. Rau und kräftig bellt er bei kurzen Gasstößen sein markantes Lied in die Bergwelt hinein. Auf geht es nun, um den Fahrspaß pur zu erleben. Das Handling des Leichtgewichtes ist ein Traum, wie eine 50er, aber mit viel mehr Leistung, lässt sich das kleine „Hammerwerk“ um die Ecken treiben, da kommt schon Freude auf.



Der Meister hält das Heckteil bestehend aus Hilfsrahmen, Sitzbank, Schalldämpfer, Kennzeichenhalter und Elementen der Heckelektrik in den Händen



Alle Teile sind verladen (noch nicht gesichert), und in wenigen Minuten wird die Heckklappe geschlossen, auf geht's in Richtung Brenner

Die Bremsen packen gut dosierbar, kein Schlingern oder Wackeln kann die Fahrfreude trüben und der Motor spricht seine kernige Einzylindersprache. Bei langsamer Fahrt und Drehzahlen unter 3.000 lässt er nur ein leises Krummeln hören, um die 4.000 klingt er rauer und nervös, er verlangt nach mehr Atmung, und die soll er erhalten, um die 6.000 Touren spricht er eine kräftige Sprache, die Verbrennungsvorgänge sind zeitlich enger zusammengerückt, und jetzt erinnert er an die Klassiker vergangener Zeiten. Man könnte meinen, die kräftige Stimme einer BSA Goldstar zu hören. Die „Atmungsorgane“ behindern ihn natürlich immer noch, und wenn man ihm den Luftfilter und den Schalldämpfer entfernt und evtl. noch ein Megaphon anbaue, dann meint man schon das charakteristische Brüllen einer Norton Manx oder eines „Boy Racer“ von AJS zu vernehmen.

Erstaunte Blicke anderer Motorradfahrer muss der Fahrer schon akzeptieren, denn wenn er mit dem Flitzer um die Kurven bügelt, immer schön flott am Gas, da muss des öfteren ein Beherrscher eines vor Kraft strotzenden „Joghurtbechers“ in das kleine Endrohr blicken und weiß nicht

was ihm passiert. Nur lange kann er nicht gucken, denn da ist der Spuk schon auf und davon. Wenn dann einmal eine gerade Strecke benutzt werden muss, kommt dem Leichtgewicht die 44-PS-Leistung des Motors zu passe, denn dann können schon 175 km/h auf der Uhr stehen.

Es sollte abschließend gesagt sein, ein Meisterwerk hat er geschaffen für die Promenade am ACE-Cafe in London, eine klassische Mischung aus britischem Caféracer mit einem leichten Einschlag zum Offroad-Charakter. Wenn sich heute Topmodels ihre Beine für horrenden Summen verschern lassen, sollte sich unser „Edelschrauber“ seine Hände vergolden lassen und noch höher verschern.

Unser Freund wird die Fachwelt mit Sicherheit irgendwann mit einer neuen Sensation überraschen, denn solche Experten sind infiziert und somit rast- und ruhelos. Eigentlich sollten solche Talente in Entwicklungsabteilungen großer Werke ihr Können unter Beweis stellen.

Im nächsten Heft lernen die Leser einen kreativen und auch gleichzeitig lustigen Eigenbau eines Edelschraubers, Peter Goldhammer aus Zittau, kennen.



Mit diesem sinnvoll durchdachten Werkzeugset ist es möglich, alle zur De- und Montage notwendigen Tätigkeiten auszuführen



Nach der Ankunft wird die Zeit der Montage per Stoppuhr gemessen, und nur wer es erlebt hat, bekommt den Mund schwer wieder zu, denn nur zwölf Minuten hat das Ganze gedauert, um die Maschine fahrfertig auf den Rädern stehen zu sehen

1_4 Anzeige frei