

boxerkunst.de - Cafe Racer ³

Ein Bericht von [Jürgen Müller](#)

Bei Fragen zum Bericht: Auf den Namen oben klicken (Email) oder im Portal registrieren und dann per Kommentarfunktion

Cafe Racer ³

(³ soll bedeuten, dass es sich bei meinem Umbau um einen Cafe Racer mit drittem Rad handelt)



Ich weiß, dass ist ein bisschen hoch gegriffen, aber wenn man das Motorrad genau betrachtet kann man schon einen Cafe Racer darin erkennen. Und blättert man in älteren Bücher aus der Szene entdeckt man tatsächlich das eine oder andere Cafe Racer Gespann.

Mitte der 80er Jahre machte ich aus meiner Solomaschine ein Gespann, und ich fahr es heute noch. Konsequenterweise habe ich es an meine (unsere) Wünsche und Bedürfnisse angepasst mit verschiedenen Beiwagen und technischen Veränderungen. Ich bin immer bestrebt, auf Basis der BMW R 100 das Optimale daraus zu machen.

1986 stiegen Gemahlin und ich in die erweiterte Familienplanung ein und um weiterhin motorradmäßig unterwegs zu sein griffen wir das Thema Gespann auf. Über eine Anzeige kamen wir mit Peter Kalich in Kontakt. Er baute BMW's ab /5 zum Gespann mit dem Serienrahmen um. Sein Angebot kam uns gerade recht, und seine Werkstatt war nicht weit.

Wir wurden uns schnell handelseinig, trotzdem vergingen noch Monate, bis die Details mit dem TÜV geklärt und die vorgefertigten Teile für den Umbau abholbereit waren. Im Frühjahr 1987 war es soweit: Wir holten bei Kalich die Teile ab, nun ging's ans Werk: Der hintere

obere Anschluss führt an eine Strebe, die zwischen Sitzbank und Batterie mit dem Rahmen verschraubt ist. Der Anschluss darunter ist am Hilfsrahmen verschweißt. Er läuft um die Ölwanne herum und ist an der Motorhalterung verschraubt. Der untere vordere Anschluss wurde gegen die Mutter des Motorhaltebolzens ausgetauscht. Zu guter Letzt wurde unter dem Lenkkopf ein Eisen eingeschweißt für den oberen vorderen Befestigungspunkt. Das Einschweißen verlangte der Mann vom TÜV, sonst hätte es keine Zulassung gegeben.

Der nächste Schritt war die Montage der Vorderradschwinge.



Ursprünglich stammte sie von Beringer aus Frankreich. Die Firma hatte viele Jahre lang die Orion-Dreiräder produziert, die man zu den sportlichen Familiengespannen zählte. Der Plan war, dass Beringer alle Schwinge für Peter Kalich liefern sollte; doch nach einer Musterschwinge war bereits Schluss. Der Gespannmarkt wuchs auch in Frankreich, und die Franzosen brauchten die Teile selbst. Peter ließ noch einige wenige Langschwinge nachfertigen, bevor er seine Gespanne mit Normalschwinge ausrüstete.

Der letzte Arbeitsschritt war der Tausch der BMW-Gussfelgen gegen filigrane Drahtspeichenräder. Die Eigenleistung war abgeschlossen, nun konnte das Motorrad zu Peter Kalich gebracht werden.

Peter montierte einen Seitenwagen-Nachbau des Steib TR 500. Das Fahrzeug wurde per Einzelabnahme zugelassen, für die Teile – Hilfsrahmen, Schwinggabel, 15-Zoll-Felgen, Seitenwagen – und die TÜV-Abnahme bezahlte ich vor 26 Jahren 6000 D-Mark.



Das war jetzt so kurz die Entstehungsgeschichte des Gespannes, bis auf die hintere Schwinge ist es rahmenmäßig noch in dem Zustand wie vor 25 Jahren.

1990 tauschte ich den Seitenwagen gegen einen Eineinhalbsitzer damit ich Mutter und Kind gemeinsam durch die Gegend schaukeln konnte. Montiert wurde ein „Pera“ der Firma Schepsky. Über die Optik läßt sich streiten, aber für uns standen Nutzwert und Preis-Leistungs-Verhältnis im Vordergrund.



Zehn Jahre lang waren wir als Familie damit unterwegs. Doch irgendwann beginnt die Pubertät, die Eltern werden schwierig, und der Junior hatte „absolut keinen Bock mehr mitzufahren“. Immer öfter war ich mit Gemahlin allein unterwegs. Wir kamen ins Grübeln. Wie soll es weitergehen? Wieder Solo fahren? Was passiert dann mit dem Gespann? Verkaufen? Einmotten für schlechte Zeiten?

Schon vor einiger Zeit hatte ich für Gemahlin in eine Honda FT 500 gekauft, deshalb überlegte ich mir, auch ein Solomotorrad zu kaufen. Schließlich erfüllte ich mir den langgehegten Traum und leistete mir eine Ducati Monster. Doch was wird jetzt mit dem Gespannfahren? Irgendwann fiel der einstimmige Familienbeschluss: Behalten! Allerdings nicht mit diesem Seitenwagen.

Wir gingen auf die Suche. Mobec hatte damals ein Beiwagenzentrum, in dem unterschiedliche Modelle standen. In die engere Wahl kamen der Watsonian GP Classic und der EZS Compact, wobei der EZS einen kleinen Punktevorsprung hatte. Die Stärken des Compact: Er ist schmal, hat einen ausgezeichneten Sitz, und unsere Version „EPK-L“ verfügt über eine klappbare Scheibe. Zu guter Letzt: Der Beiwagen kostete kein Vermögen. Die neue Kombination vermittelte ein völlig neues Fahrgefühl. Kein Vergleich zur eher behäbigen Familienkutsche, jetzt erst machte das Gespannfahren richtig Spaß.



Mit den folgenden Umbauten begann nun die Kreativphase.

Um nicht bei jedem Hinterradwechsel das Achsgetriebe abschrauben zu müssen, wurde in eine Schwinge mit abnehmbarem Holm investiert.

Nach RT- und Superbike-Lenker ist aktuell ein Dragbar-Lenker mit Erhöhung von LSL montiert. Die Griffgummis stammen von Hein Gericke.



Bei den Spiegeln bin ich Inzwischen bei der vierten Variante gelandet, einem Lenkerendenspiegel.



Durch die Umrüstung auf 15" Räder stimmte die Tachoanzeige nicht mehr. Vergleichsfahrten zeigten, dass die Anzeige um ca. 10% nachging. Aufgrund der Erfahrungen hat mir dann jemand ein Vergleichs-Diagramm erstellt, so konnte ich neue Instrumentenblätter am Computer erstellen, ausdrucken lassen und die Blätter bekleben.



Die originalen Alu-Blinker ersetzte ich durch etwas kleinere Varianten.



Die vorderen Bremsscheiben waren im Laufe der Jahre an ihrer Verschleißgrenze angelangt. Bei Polo fand ich relativ günstigen Ersatz. Die Scheiben von Ferodo haben ABE und sind schwimmend gelagert.



Mit der Umrüstung von 125er auf 135er Reifen brauchte ich auch einen neuen breiteren Vorderradkotflügel. Auch die Halterung dafür musste ich erneuern. Aus Rundmaterial und Ringschrauben hab ich selbst welche gebastelt.



Über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten und so auch über den Sternmutterersatz. Bei der Vorstellung in einem anderen Forum gingen die Meinungen ganz schön auseinander. Mir gefielen sie aber von Anfang an so gut, dass ich sie verbauen musste.



Da die originalen Seitendeckel wegen dem hinteren oberen Anschlusspunkt für den Seitenwagen nicht mehr passten hab ich aus Kunststoff selbst welche geschnitten und mit Folie beklebt.

Schon bei mehreren Motorrädern sah ich irgendein Zusatzinstrument im Seitendeckel. Die Idee gefiel mir so gut, dass ich auch eines im linken Seitendeckel montiert habe.

Die Schwingenbolzenabdeckungen aus Alu hat mir Schwiegertöchterchen gedreht.



Beim Umbau zum Gespann hab ich auch in Edelstahl-Auspufftüten von Keihan investiert. Diese haben aber die Angewohnheit, dass sie sich gelb verfärben. Im Sommer letzten Jahres bot jemand original Zeuna /5 Zigarren an. Die waren noch nicht verchromt sondern roh, auch nicht schlecht dachte ich mir. Ich ließ sie schließlich schwarz Beschichten, was der Optik m. M. nach gut bekam.



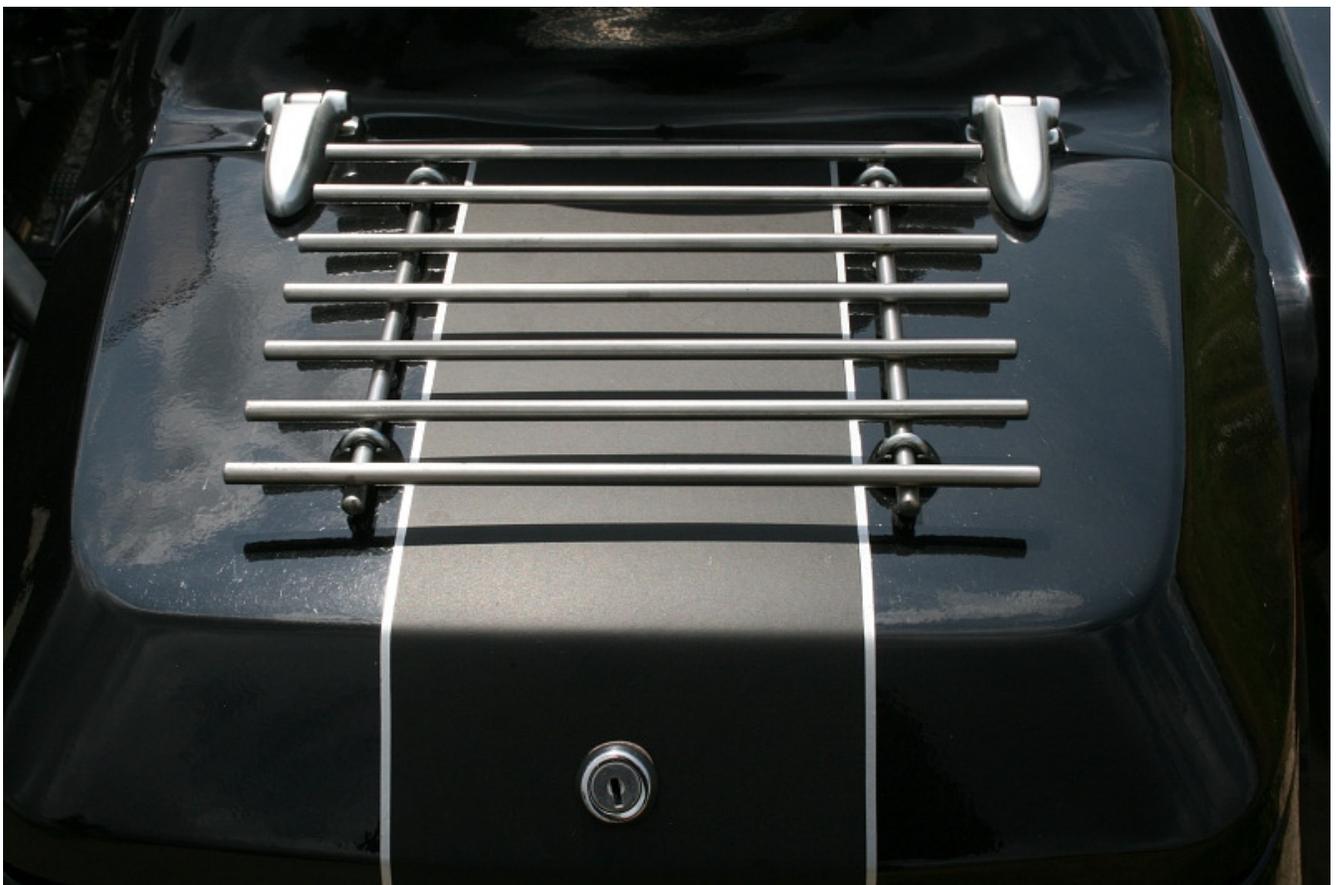
Nachdem ich auch schon einige Rücklichter montiert hatte bin ich zum Schluss bei einem sogenannten Mini-Cat-Eye gelandet. Dieses konnte ich sehr gut in die Höckersitzbank integrieren.



Da ich den originalen hinteren Kotflügel ausgebaut und durch einen schmalen ersetzt hatte brauchte ich natürlich auch einen Kennzeichenhalter. [Hofe](#) fertigte mir schließlich einen ganz Individuellen aus Edelstahl.



Der Gepäckträger für den Seitenwagen ist ursprünglich ein Topfuntersetzer aus einem schwedischen Möbelhaus. Mit ein paar Änderungen versieht er nun seinen Dienst als Gepäckträger.



Nicht nur wegen der Gewichtsersparnis, auch aus optischen Gründen stehe ich auf Karbon. So hab ich Lichtmaschinendeckel und Anlasserabdeckung durch den leichten Luxuswerkstoff ersetzt.



Schon seit einiger Zeit experimentiere ich mit verschiedenen Sitzbänken. Die originale S-Sitzbank habe ich zunächst durch eine vom /6-Modell ersetzt, um dann bei der Behördenbank zu landen. Dann hab ich den abgeänderten Sitz einer Ducati Monster montiert. Allerdings harmonierte der überhaupt nicht mit dem Heinrich-Tank. Durch Juniors Cafe Racer-Umbau wurde ich in diese Richtung gelenkt und so hielt ich nach einer Höcker-Bank Ausschau. Bei Ebay bekam ich schließlich relativ günstig eine WÜDO-Bank.



Hier nun noch weitere Fotos des Gespannumbaus ...





Technische Daten

BMW R 100 mit EZS Compact

Motorradbaujahr: 1981

Maschinenseitiger Umbau: Peter Kalich

Aktueller km-Stand: 181.231

Vorderradführung: Langschwinge mit Ikon-Dämpfer

Hinterradführung: Römer-Doppelarmschwinge mit abnehmbarem Holm

Bremsen

Vorn Doppelscheibe schwimmend gelagert; hinten BMW-Trommelbremse; Handbremshebel wirkt auf Vorderrad und Beiwagenrad, Fußbremse auf Hinterrad

Bereifung

Vorne: 135-15, Toyo

Hinten: 135-15, Toyo

Gespännabmessungen

Radstand: 1560 mm
Gesamtlänge: 2170 mm
Spurbreite: 1210 mm
Gesamtbreite: 1690 mm
Vorlauf: 260 mm
Leergewicht: 330 kg
Zul. Gesamtgewicht: 600 kg

Beiwagen

Modell: EZS Compact, EPK-L

Bremse: Scheibenbremse
Fußraumlänge 1100 mm
Radführung: gezogene Schwinge
Federbein: Koni, dreifach verstellbar
Beiwagenrad: 165/60 R 14, EZS

Verbrauch: ca. 7,5 Liter/100 km

Höchstgeschwindigkeit: ca. 140 km/h

Hier noch einmal die Liste der Teile, die jetzt verbaut sind:

Basismotorrad: R 100, Bj. 1981
Seitenwagen: EZS Compact
Peter Kalich Schwinggabel mit Ikon Stoßdämpfer
Hinterradschwinge mit abnehmbarem Schwingenarm
Vorne und Hinten 15“ Speichenräder mit 135x15 Reifen
BMW S-Verkleidung
34 Ltr. Heinrich-Tank
LSL Dragbar-Lenker
Lenkerendenspiegel
Alu-Blinker
Mini-Cat-Eye-Rücklicht
Edelstahl-Kennzeichenhalter (Hofe)
Carbon-Lichtmaschinendeckel und –Anlasserabdeckung
Sternmutterersatz
Alu-Schwingenbolzenabdeckungen
/5-Schalldämpfer
Schwimmendgelagerte Bremsscheiben
WÜDO-Höckersitzbank
zusätzlich habe ich folgende Teile angefertigt:
Instrumentenblätter
Kotflügelstreben vorne
Seitendeckel
Gepäckträger für den Seitenwagen [Von Jürgen „Tom“ Müller \(born53\)](#)