boxerkunst.de - Caferacer aus der Pfalz

Ein Bericht von Klaus Erb



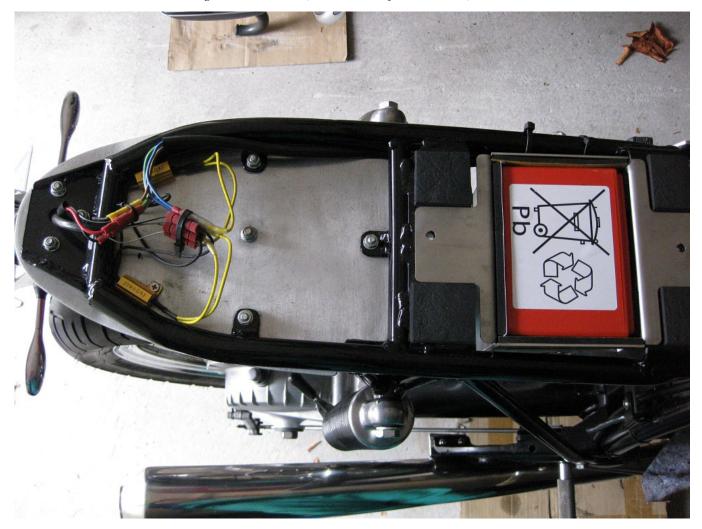
Die Entstehungsgeschichte meines Caferacers

Vorausschicken möchte ich, dass ich schon seit frühester Kindheit mit dem Motorrad-Virus unheilbar infiziert bin. Neben einigen anderen Marken und abgesehen von meinen Jugendsünden stand aber die Marke BMW immer im Vordergrund.

Zunächst war es eine R 69 S mit Zündapp KS 601-Gabel und Eigenbauverkleidung. Danach musste es eine R 90 S sein, die ich dann in einem Anfall geistiger Umnachtung verkaufte, um mir eine Ducati 750 SS Königswelle leisten zu können. Die Duc stellte sich schon bald als nicht unbedingt alltagstauglich heraus. Zugegebenermaßen bin ich vorher nie mit so einem Rennerle gefahren. Ich hatte mich durch Aussehen und Klang dazu verleiten lassen. Fahrwerksmäßig auch heute noch über jeden Zweifel erhaben, jedoch gnadenlos hart. Alte Liebe rostet nicht, und so ist sie immer noch in meinem Besitz. Anlässlich eines längeren Auslandsaufenthalts sah ich in der Abflughalle des Frankfurter Flughafens eine R 100 RS in perlmuttweiß ausgestellt und wusste sofort, die soll es nach meiner Rückkehr werden. So war es dann auch. Sie begleitet mich noch heute zuverlässig. Bis dato hat die alte Dame noch nicht mal 50.000 km runter. Gute Vorzeichen für eine gemeinsame Beziehung auch im Alter. Es war wohl 2006, da sprach mich ein Bekannter an und fragte mich, ob ich nicht an einer R 100 RS interessiert wäre. Zunächst war ich das tatsächlich nicht. Aber wie das halt so ist, irgendwann war das Interesse dann doch geweckt, und ich sah mir das Teil mal an. Rein äußerlich entsprach die Q nicht unbedingt meinen Vorstellungen/Ansprüchen. Den nahenden Ruhestand vor Augen entschied ich mich die "Schwester" meiner Q, ebenfalls perlmuttweiß, in die heimische Garage zu überführen. Meiner Angetrauten erzählte ich, dass ich nach meiner Pensionierung was zum Schrauben benötige. Es stellte sich heraus, dass die Rahmennummer der "Neuen" nur um 77 Zahlen von der "Alten" abwich. Vielleicht haben sie sogar am gleichen Tag das Licht der Welt erblickt. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich noch nicht die Absicht, die Q in eine Espressomaschine zu verwandeln. Eigentlich wollte ich mal wieder eine "Unverkleidete" fahren, weshalb ich sie nach dem Kauf unverzüglich "strippte". In der Folgezeit musste die Q öfters als Transportmittel zu meiner Dienststelle in Mannheim herhalten. Irgendwie bin ich dann über das 2-Ventiler-Forum gestolpert. Danach nahm das "Unheil" seinen Lauf. Über besagtes Forum kam ich zu meinem 1. Boxerkunsttreffen auf der Domäne Hohlenfels.. Hier lernte ich u.a. auch Walter kennen und dessen Ortskenntnisse im Rheingau zu schätzen und zu mögen. An CR war er leider nicht direkt interessiert, so dass ich in dieser Hinsicht keinen Verbündeten erwarten konnte. Von einigen seiner Ideen bin ich nach wie vor begeistert, leider wahrscheinlich nicht umsetzbar. Jedenfalls war ich von den vielen Umbauten so angetan, dass ich es selbst versuchen wollte. Die Idee so ein Projekt in Eigenregie zu erstellen reizte mich. Dass es kein einfaches Unterfangen werden würde, war mir klar, da meinen schrauberischen Fähigkeiten Grenzen gesetzt sind. Da

1 yon 22

betrifft insbesondere die Herstellung von Teilen und Arbeiten an der Elektrik. Doch wie bei vielem im Leben führt Beharrlichkeit zum Erfolg. An dieser Stelle gilt mein Dank schon mal den Leuten, die mein Vorhaben unterstützten. Sie werden im Verlauf meines Berichtes noch benannt werden. Mein erstes Problem war, wo bzw. wie beginnen. Da es eine schlanke Kaffeemaschine werden sollte, mussten nach meinen Vorstellungen ein kurzes Heck und eine andere Sitzbank her. Ein Telefonat nach Friedrichshafen und ich brachte im Frühjahr 2010 die Q kurzerhand zum Heckumbau dorthin. Wenige Wochen später, zwischenzeitlich verbrachte ich mit meiner besseren Hälfte einen dreiwöchigen Urlaub in Mexiko, konnte ich die Q wieder abholen, mit dem Gutachten des Heckumbaus.



Mit den Arbeiten war ich insgesamt sehr zufrieden, allerdings stellte sich dann heraus, dass ich die kleine "Hawker" nicht im Höcker unterbringen konnte, entgegen den Äußerungen des Umbauers.

Also musste eine andere Lösung her. Tagelange Überlegungen und Messungen am Objekt folgten. Schließlich sollte die Batterie unterhalb der Sitzbank in einem "Kästchen" ihren Platz finden. Meinen zum Teil abenteuerlichen Zeichnungen, Pappkonstrukten und Maßangaben folgten Telefonate mit dem allseits bekannten Hofe. Was der wohl manchmal gedacht haben muss....

Hofe, ein cleverer Schwabe, fertigte mir Zeichnungen und Vorschläge in Sachen Design. Mir gefielen seine Ideen, und ich erteilte ihm die Absolution mit einem "mach mal". Nach der Fertigstellung war ich aber wieder schnell auf dem Boden der Tatsachen. Durch meine Dusseligkeit stimmten verschiedene Maße nicht, so dass ich die Batteriekabel nicht durch die vorgesehen Öffnungen ziehen/befestigen konnte.

Hofe selbst war letztlich auch nicht ganz zufrieden, da das BMW-Emblem nur teilweise unter der Sitzbank hervorlugte. Er bot sich an, das ganze nochmals neu zu gestalten. Mit einem für mich umwerfenden Ergebnis. Dieses "Kästchen" übertraf meine Erwartungen bei weitem.



Als nächstes Umbauziel war der Vorderbau angedacht. Da man von der R 100 R – Gabel praktisch nur Gutes hört, entschied ich mich für diesen Umbau, ohne auch nur im Entferntesten zu ahnen, was mich hier erwarten sollte. Eine Gabel mit Brücken konnte ich günstig über unseren Q-Schrauber erstehen. Da mir in meinem ganzen Motorradleben noch nie so ein hässlicher Vorderradkotflügel untergekommen ist, entschied ich mich letztendlich für einen Kotflügel aus Alu.

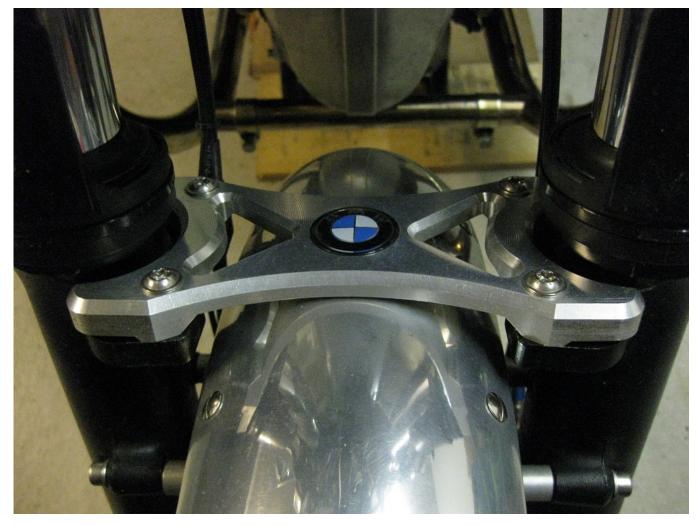


Dazu musste auch ein anderer Stabi her.



Als "Opfer" für meine Vorstellungen suchte ich mir diesmal den Hochleistungszerspaner "Granada" aus. Nachdem der Stabi endlich nach meinen Vorstellungen anbaufähig war, muss Ralf wohl drei Kreuze geschlagen haben. Die Portokosten dürften nebenbei bemerkt die Herstellungskosten überstiegen haben. Dafür ist er wunderschön filigran geworden.

Zuvor schon machte mir Detlev anlässlich eines Flammkuchenessens unmissverständlich eine Andeutung in Richtung "heavy metal", als ich ihm meine Errungenschaft gezeigt hatte.

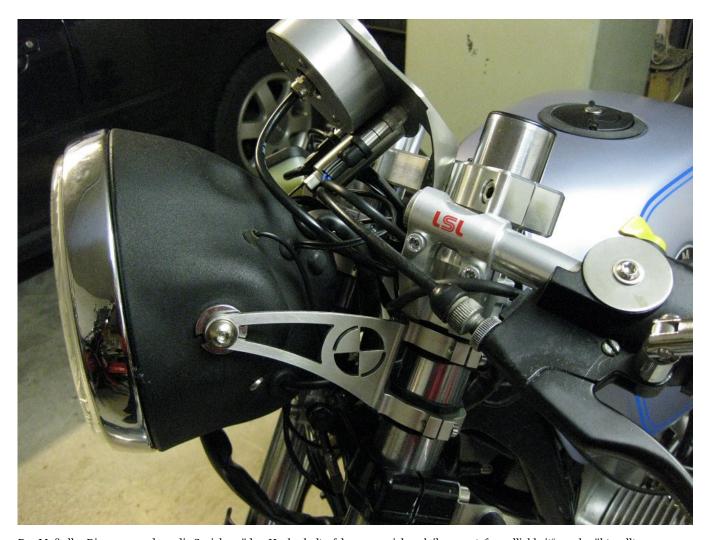


Die Lenkeraufnahme der oberen Brücke wollte ich nicht einfach so wegfräsen, man weiß ja nie, also entschied ich mich wieder für "Granada". Ralf fertigte das Teil zu meiner Zufriedenheit und bei der späteren Eintragung durch den TÜV gab es auch keine Probleme.



Jetzt mussten natürlich noch Lenkerstummel unterhalb der Gabelbrücke montiert werden um eine "altersgerechte", über den Tank gespannte Haltung zu erreichen.

Das wiederum erforderte auch neue Lampenhalter. Hier wurden zunächst ein Paar von Tante Luise montiert, die mir und Anderen aus dem Forum jedoch nicht gefielen. Also war auch hier wieder <u>Hofes</u> handwerkliches Geschick gefragt. Er machte mir gleich verschiedene Vorschläge, die mir die Wahl erschwerten.



Das Maß aller Dinge waren dann die Speichenräder. Hochschulterfelgen, von vielen ob ihrer "putzfreundlichkeit" geschmäht, sollten es werden. Leider gibt es da nicht mehr so viele Anbieter. Der Hinterradreifen sollte künftig auf einer 3-Zoll-Felge von Akront/Morad seine Arbeit verrichten.

Für das Vorderrad hatte ich in meinem Fundus noch eine ungebohrte 2.15-Zoll Borrani-Felge. Ein namhafter Radspanner im süddeutschen Raum übernahm die Arbeiten rund ums Bohren und Einspeichen. Beim Einbau des Hinterrades mit einem Reifen der Größe 130/80 gab es keinerlei Schwierigkeiten. Das Vorderrad brachte mich dann doch wieder etwas aus der Fassung. Nach dem Einbau in die Gabel hatten die Bremssättel lediglich einen Abstand von 0,8mm (!) zu den Speichen. Ein Rückruf beim Radspanner ergab, dass ich mir keine Sorgen deswegen machen solle, da die Speichen nicht schwingen würden und so auch keine Berührung stattfinden könne. Diese Aussage beruhigte mich jedoch nicht vollends, und ich rief bei einem Freund, den ich seit meiner Kindheit kenne und dem ich blind vertraue, an. Als ich auch von ihm in dieser Hinsicht keine negativen Infos erhielt, kamen wir trotzdem überein, von den Aufnahmen der Bremssättel noch etwas Material abzufräsen. Endmaß 1,3mm Abstand zu den Speichen! Jetzt standen plötzlich die Bremsscheiben, übrigens aus dem Zubehörhandel, nicht mehr mittig in den Sätteln. Abhilfe gab's hier wieder mal von Hofe, der mit diversen Unterlegscheiben für die Bremsscheibenadapter aushelfen konnte. Halleluja!



Damit war das Thema Vorderrad aber noch nicht ausgestanden. Der Kotflügel musste auch noch irgendwie befestigt werden. Bis zur Entscheidung wie, folgten tagelange Überlegungen.

Eine meiner berüchtigten Zeichnungen veranlassten Hofe, mir welche zu fertigen. Dabei schoss er mit 2mm starken Edelstahlhalterungen übers Ziel hinaus. Mit meinen Fähigkeiten wäre es mir nicht möglich gewesen, diese anzupassen. Zuletzt blieben Halter in der Stärke von 1mm. Es gelang mir tatsächlich mit meinen Beamtenhänden die Halter so zu verbiegen, dass sie passten. Mussten nur noch die Löcher zur Befestigung auf den Alukotflügel übertragen werden, was gar nicht einfach ist, auch wenn es so aussieht. Wozu hat man Freunde mit einer Werkstatt... Schon als ich mit dem Umbau begann, machte ich mir Gedanken, welche Farbe die Q mal haben sollte. In diese Überlegungen bezog ich auch meine Frau mit ein. Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters. Silberrauch sollte es aus meiner Sicht nicht werden, meine Liebste zog nicht so richtig für daytonaorange. Schwarz nein, blau, mehr Zustand als Farbe hat mir noch nie gefallen, grün und rot kamen ebenfalls nicht in Frage. Anruf bei Wolfgang Pühler, nachdem ich vorher seine Seiten studiert hatte. Hier zeigt sich dann auch, dass Sachverstand und Erfahrung fast unbezahlbar sind. Er konnte mich nach einem kurzen Gespräch überzeugen. Ich habe es nicht bereut. Auch ihm gilt an dieser Stelle mein Dank. Bei künftigen Lackierarbeiten ist er 1. Wahl.



Viele Kleinigkeiten rückten die erste Ausfahrt noch in weite Ferne.

Zunächst sollte noch ein adäquater Tacho/Drehzahlmesser angebaut werden. Die Wahl fiel mir trotz des Preises leicht. Es wurde ein Drehzahlmesser mit integriertem Tacho von Motogadget.

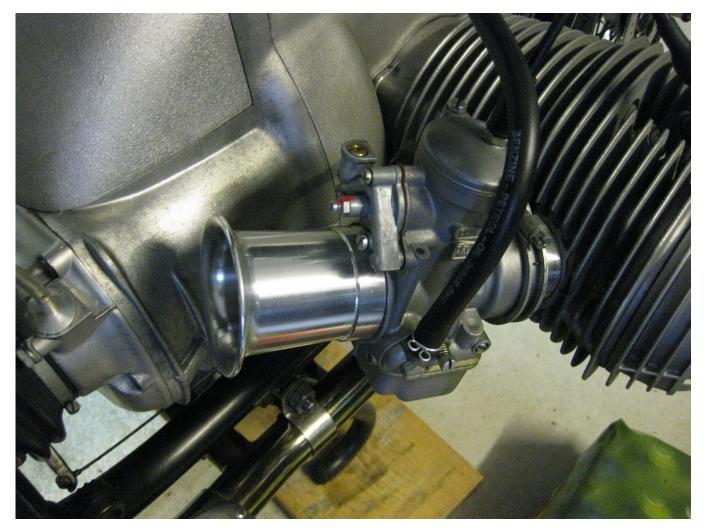


Aber wie befestigen? Hofe, eine bessere Adresse fiel mir nicht ein. Ralf war wieder zu allen Schandtaten bereit. Wie schon beim Batteriekästchen entsprach der Halter nicht hundertprozentig meinen Vorstellungen. Und Hofe selbst gefiel er bei Betrachtung in natura auch nicht so richtig. Also ein neuer Halter. Diesmal so perfekt, wie ich ihn mir wünschte.



Die Verkabelung des Instruments übernahm MM. Auch ihm an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Offene Vergaser waren schon frühzeitig in meiner Planung, 40er Dellortos befanden sich noch in meinem Fundus.



Natürlich war in dem Zusammenhang auch eine andere Abdeckung des Anlassers nötig, was mir wieder einige schlaflose Nächte bereitete. Die Motorentlüftung sollte nicht einfach ihren überflüssigen Saft ins Freie entsorgen. Wieder war guter Rat gar nicht so teuer, schließlich gibt's einen Hofe. Ein Behälter, der diese Ausdünstung aufnahm, war bald gefertigt.

Die Verlegung des Entlüftungsschlauchs war dann nur noch ein Geduldsspiel.



 $Weitere\ Kleinigkeiten,\ wie\ Blinkerhalter,\ Halter\ für\ den\ induktiven\ Sensor\ des\ Tachos,\ die\ Doppelz\"undspule\ und\ des\ Z\"undschlosses\ erledigte\ Hofe\ mit\ links.$



Es folgten noch der Anbau einer Knoscher-Fußrastenanlage und Hoske-Nachbauten.

Der Sommer 2011 ging bereits auf dem Zahnfleisch, als ich anfangs September mit sehr gemischten Gefühlen zum TÜV musste, zumal der reguläre Prüftermin schon 3 Monate überfällig war. Dort traf ich einen Prüfer an, welcher die An-/Umbauten zwar sehr genau begutachtete, mir zum guten Schluss und meinem Erstaunen ohne größere Beanstandungen den Persilschein erteilte und eine klebte.



Noch bin ich mit meinem Umbau nicht am Ende der Fahnenstange angelangt. Meine Vorstellungen zu verwirklichen bedarf es allerdings auch in Zukunft der Mithilfe kompetenter Leute. Im Besonderen denke ich da an eine Verschlankung der Elektrik.

Diverse Anschläge sind bereits in Vorbereitung.

Ergänzung zum Umbau (10.08.2013):

Kritiken bezüglich der Optik des hinteren Schutzbleches haben mich nicht ruhen lassen. Auch für meinen Geschmack hatte ich das Problem noch nicht optimal gelöst. Doch immer wieder bin ich an Grenzen gestoßen. Wegen meines Batteriekastens war es mir nicht möglich, mit dem Schutzblech noch weiter in Richtung Motor zu rücken. Dann nämlich wäre es einfacher gewesen.

Also habe ich mir eine Aluhülse beschafft, welche ich am hinteren Ende zwischen Schutzblech und Sitzbank platzierte. So ist es mir gelungen, den Schwung des Kotflügels etwas runder zu gestalten. Aber auch hier gibt's Grenzen bei der Machbarkeit. Durch die Federung kann es nämlich zu Feindberührung mit dem Reifen kommen. Auf der niedrigsten (weichsten) Stellung der Federbeine kann ich deshalb nicht fahren. Vielleicht bringen da andere Stoßdämpfer Abhilfe. Im Übrigen muss ein Caferacer nicht eben bequem sein.





Angestoßen durch den Herrn im grauen Kittel, wollte ich nun auch den Vorderbau, hier insbesondere im Bereich des Tachos, ändern/verbessern.

Beanstandet wurde von ihm der Kantenschutz des Kotflügels und des Tachohalters. Der Anbau einer Verkleidung im herkömmlichen Sinn kam für mich nicht infrage, weshalb guter Rat mal wieder teuer war. Als dann im 2-Ventiler-Forum eine Lampenmaske "Ritmo Sereno" angeboten wurde, habe ich zugeschlagen. Die Lackierung wurde zu meiner Zufriedenheit wieder von Wolfgang Pühler ausgeführt. Nun mussten nur noch entsprechend lange Schrauben für die Befestigung der Miniverkleidung an der Lampe beschafft werden. Nun sind Tacho und Halter abgedeckt und der Graukittel hoffentlich zufrieden.







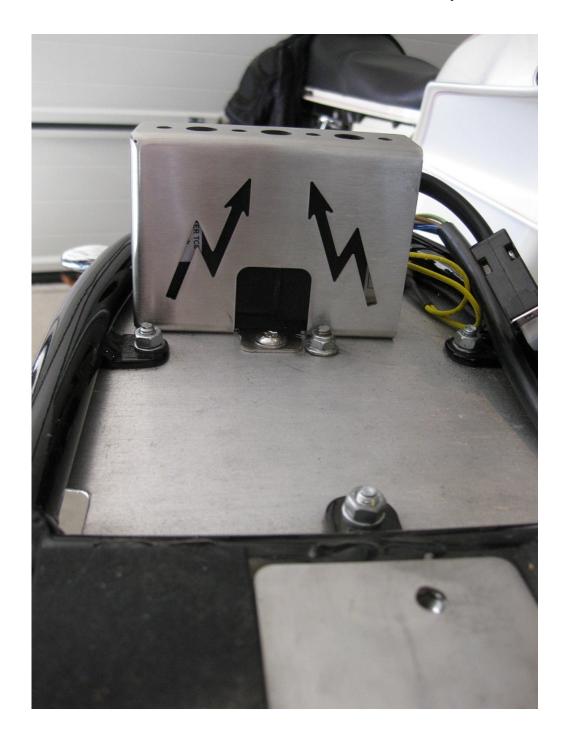
Meiner Meinung nach konnte ich die Q damit sogar noch etwas aufpeppen. Sicher wird es auch hier den Einen oder Anderen geben, dem diese Lösung nicht gefällt. Sei's drum, mir gefällt's jedenfalls. Wie heißt es so schön. Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst die keiner kann.

Fortsetzung folgt.

Ergänzung vom 16.12.2014:

Nachdem ich über die Ignitech-Zündung nur Gutes gehört bzw. gelesen hatte, entschloss ich mich auch so ein Teil zu verbauen.

Walter (Euklid55), der sich mit der Materie schon länger befasst und Erfahrung gesammelt hat, besorgte mir die Teile. Es folgten Überlegungen, wie und wo ich die "Blackbox" am besten einbauen konnte. Sie sollte möglichst leicht zugänglich sein. Letztlich habe ich mich entschieden, sie im Sitzbankbürzel, wo ursprünglich die Batterie ihren Platz haben sollte, unterzubringen. Platz für die Batterie war da nicht vorhanden, für die Box jedoch allemal ausreichend. Doch wie befestigen? Ein geeigneter Halter musste also her. Da ich in der Vergangenheit nur beste Erfahrungen mit Ralf "Hofe" gemacht habe, kontaktierte ich ihn mit der Bitte, mir so einen Halter zu bauen. Seine erste Frage: Hört das denn nie auf mit dem Umbauen? Lange Rede kurzer Sinn. Ralf erklärte sich bereit einen Halter zu bauen. Die Gestaltung war einzig seine Idee. Nun hat er mich schon in der Vergangenheit mit tollen Ideen überrascht. Als das Teil dann bei mir eintraf, war ich dennoch baff. Leider ist der Halter nur nach Abnahme der Sitzbank zu sehen. Allein das Wissen darum freut mich immer wieder aufs Neue.







Der Einbau der Ignitech ließ sich auch mit Walters (Euklid) Hilfe leider nicht realisieren. Offenbar hatte die Doppelzündspule einer Honda was dagegen. Eine Rückrüstung auf die sackschweren Einzelspulen kam nicht in Frage.

Da die Hawker PC 310 auch schon den Geist aufgegeben hat, habe ich mir eine Ultrabatt multiMIGHTY besorgt. Die beiden Module, drei wären wahrscheinlich noch besser, ziehen den Valeo zuverlässig durch. Der Vorteil liegt eindeutig beim Gewicht. Gegenüber der Hawker ließen sich 2 kg einsparen. Als nächstes plane ich, einen Bigbore - Kit einzubauen. Eine Doppelzündung ist damit ebenfalls vorprogrammiert.

Für <u>Fragen zu meinem Umbau</u> stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Gruß

Klaus