boxerkunst.de - Der Alpenbrenner

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

Umbau-Projekt „R 1154 MartiniRacing“

LPENBRENNER

Mitte 2006: Erwerb eines neuen Mahle-Slipperkolben-Satzes (d = 102 mm) von **Werner Fallert** (aus seinem Restbestand aus der Zeit der BoT-Rennen) und Entschlußfassung, einen Motor bzw. ein Motorrad für die Alpen „drum herum zu bauen“.

Zielsetzung:
Bau einer Fahrmaschine im klassischen Stil mit maximal guter Fahrbarkeit, Handlichkeit, Bequemlichkeit und mit einem leistungsgesteigerten, drehmomentstarken, aber standfesten Motor, speziell für **Alpen-Paßfahrten** optimiert. (D. h. breites Drehzahlband, straffes Fahrwerk, breiter Lenker, sehr gute Bremsanlage, mit geringem Gewicht und bequemer, aber fahraktiver Sitzposition.)

Zum Motor:

- 4/2007: Erwerb eines gebrauchten R 100 RS-Motors, Bj. ´89 der letzten 2-Ventil-Gehäuse-Generation (das stabilste Motorgehäuse).

- 2010: Einzelanfertigung von zwei gegenüber der Serie kürzeren Zylindern durch einen örtlichen CNC-Betrieb über Kontakte und nach Vorgaben/Zeichnungen von Werner Fallert in 2010.
- 1/2011: Zylinderbeschichtung und -Hohnung über/durch Fa. Wössner/Weil am Rhein. (www.woessner-kolben.de)

- 5-7/2011:Motorteile-Anpassung und Zusammenbau durch Meister **Hans Schmidt**, Fa. Fallert/Achern, der in den 70er und 80er Jahren mit Werner Fallert die Königswellenmotoren und BoT-Renner aufgebaut hat.
- Nach Zerlegung und Reinigung des Motors, Einbau einer 324°- Sport-Nockenwelle unter Verwendung der neu gelagerten und ausdistanzierten Serienkurbelwelle.
- Aufspindelung des Motorgehäuses zur Aufnahme der größeren Zylinder und Kolben unter Verwendung von gekürzten, schlanken Stößeln und Schutzrohren von einer R75/5 und gekürzten Zugankern.
- Zylinderköpfe, gebraucht von einer R 80 GS, strömungstechnisch angepaßt, auf Doppelzündung und 40mm-Krümmeranschluß umgebaut, mit für 40er Dellorto-Vergaser angefertigten Ansaugstutzen.
- Ventiltrieb mit großen 44/40er Ventilen, Titan-Ventilfedertellern, erleichterten Einstellschrauben, einteiligen Alu-Kipphebelböcken und Ölkühlersatz von Fa. Israel/Neuhäusel. (www.motoren-israel.com)
- Lange Carillo-Titan-Pleuel (l=148 mm) von Fa. Siebenrock (www.siebenrock.com). (Damit laufen die Kolben komplett außerhalb des Motorgehäuses.)
- Seriengetriebe mit Ölschauglas und Serienkupplung mit ölfester, verstärkter Kupplungsscheibe von Fa. Siebenrock.
- Große 4,5 l-Fallert-Magnesium-Ölwanne.
- Dickwandige Spezial-Magnesium-Ventildeckel, gebraucht mit Außenverschraubung (erkennbar an

der einzelnen Kühlrippe, ehem. Vertrieb durch Fa. Wunderlich/Sinzig).

- Ergebnis nach Ausliterung: Motor-Hubraum 2 x 576,89 = 1.153,78 ccm, Verdichtung 10,8:1. Erste Leistungsmessung: 82 PS bei 7.200 Upm, 92 NM bei 5.100 Upm. (Messung auf Dynojet-Prüfstand bei der Fa. Latscha in Konstanz am 30.07.2012, Eintragung steht noch aus.)

Zur Zeit noch bestehendes Problem: Für eine bessere Leistungsausbeute ist eine Reduzierung der Verdichtung (Einbau dickerer Zylinderfuß-Dichtungen und eine längere Übersetzung des Endantriebs bzw. Getriebes notwendig. -> Winterarbeit

Zurück zum Thema Fahrwerk und Anbauteile:

- 11/2006: Kauf eines gebrauchten „Rolling Chassis“ (Rahmen, Räder, Gabel, Schwinge, Endantrieb) mit gekürztem Heckrahmen einer R 100 R, Bj. 1993 (aus meiner Sicht bestes 2-Ventil-Straßenfahrwerk).

- 1. Maßnahme: Entfernung der Beifahrerfußrasten mit Aufnahmeblechen (für das „Solo“-Projekt überflüssiger Ballast).
- 2007: Nach langer Suche und vielen Vergleichen fiel die Entscheidung zur Bestellung eines neuen „Imola“-Tanks (Tankinhalt 28 l) bei Fa. WBO-Racing/Bohmte. (Vorbild waren Guzzi-Umbauten, wie diese.)

2009.05.25

2009:

Nach Absage der Fa. WBO für den Alutank, Beginn der Suche nach einem gebrauchten Imola-Tank und Erwerb eines solchen in verbeultem Zustand von einer Moto Guzzi mit Fliegertankdeckel in 2011. Diesen durch einschweißen einer vorderen Halterung, leichter Eindellung an den Vorderseiten und Lenkanschlagbegrenzung für den BMW-Rahmen passend gemacht.

- Sitzbank BMW R 100 RS mit Dreipunkt-Befestigung, gekürzt u. angepaßt unter Beibehaltung des darunter liegenden, originalen Werkzeugfachs.

- Alcantara-Sitzbankbezug und Polsterung Fa. Anywear, Idstein. (Sitzhöhe 82 cm)
- Vorderrad-Serie mit Bereifung 110/80V18, Hinterrad-Einzelanfertigung (außermittig gespeicht), Marke Akront 4,25 x 18“ mit Bereifung 160/60ZR18. Bereifung z. Zt. Bridgestone Battlax BT 023.
- Bremsscheiben-Umbausatz auf 320 mm, Fa. Wüdo/Holzwickede mit Adaptern und Stahlflex-Bremsleitungen, Fa. Spiegler. (www.wuedo.de)
- Gebrauchte, kleine Lampenverkleidung mit 5 ¾“-Lampe von einer Harley Davidson, Verkleidung in der Form gekürzt und mit Edelstahl-Wantenspannern aus dem Wassersport befestigt.
- Breiter Dragbar-Lenker mit Griffen von Fa. LSL-Motorradtechnik mit abgeänderter Lenkeraufnahme/Gabelbrücke und einer adaptierten Lenkererhöhung von Fa. Touratech. (www.lsl-motorradtechnik.de)
- Kleiner Alu-Bremsflüssigkeitsbehälter, Spiegel und Nummernschildhalter, Fa. Rizoma. (www.stein-dinse.com)

- Lenkerschalter von einer Ducati-Monster, Gasgriff von Tommaselli, Kupplungsarmatur von Moto Guzzi, Radial-Handbremsarmatur von Brembo. (www.stein-dinse.com)
- Lenkerendenblinker und hintere LED-Blinker, Fa. Kellermann.
- LED-Rücklicht von Fa. Detlev Louis.
- Digitaler Tachometer (d = 49 mm), Typ „Motoscope Tiny-Speedster“ mit Sensor am Getriebeausgang und kontaktloses Zündschloß “M-Lock” mit Starterknopf am Rahmenrohr, Fa. Motogadget. (www.motogadget.com)
- Klassischer „Kröber“-Drehzahlmesser. (Vertrieb über Herbert Pitsch/Winningen, Tel. 02606/1538)
- “Motosens”-Ölthermometer und Zeituhr. (www.motosens.com)
- 1/2012: Einzelanfertigung einer Edelstahl-Krümmeranlage (d=40 mm) mit Interferenzrohr und Anschlüssen für Abgasmessung durch Fa. RS-Haslauer/Pfaffenhofen. (www.rs-haslauer.de)
- Edelstahl-Absorptionsdämpfer von Akrapovic, Typ „SP2-Carbon“ (Gewicht 2,19 kg).

- Serienschwinge und –Endantrieb (34:11) mit längenverstellbarer Paralever-Strebe. (Ehem. Vertrieb Fa. VV-Motorradtechnik/Halvern)
- Alu-Fußrastenanlage, Fa. RAIROTEC, angepaßt.(www.rairotec.de)
- Alu-Gabelstabilisator, Einzelanfertigung durch 2V-Forum-Mitglied „Granada“.

- Alu-Schutzblech, vorn von Fa. Kickstarter-Classics mit Eigenbau-Haltern, Schutzblech hinten Serie. (www.kickstartershop.de)
- Vergaserumbau von Bing auf Dellorto, Typ „PHM 40“ mit Beschleunigerpumpen, Tupfern und angepaßten Silikon-Ansaugrohren aus der Autozubehör-Industrie. (www.stein-dinse.com)
- Luftfilterumbau von Platten- auf K&N-Rundluftfilter im Gehäuse von einer R 100 CS (mit 24 Löchern).
- Leichter Lichtmaschinendeckel aus Carbon.
- Geänderte Motorentlüftung mit Ableitung in eine klassische „Fliegerbier“-Aluflasche.
- Seriengabel mit progressiven Gabelfedern, Fa. WP Suspension. (www.wp-germany.com)
- Hinteres Federbein, Fa. WP Suspension.

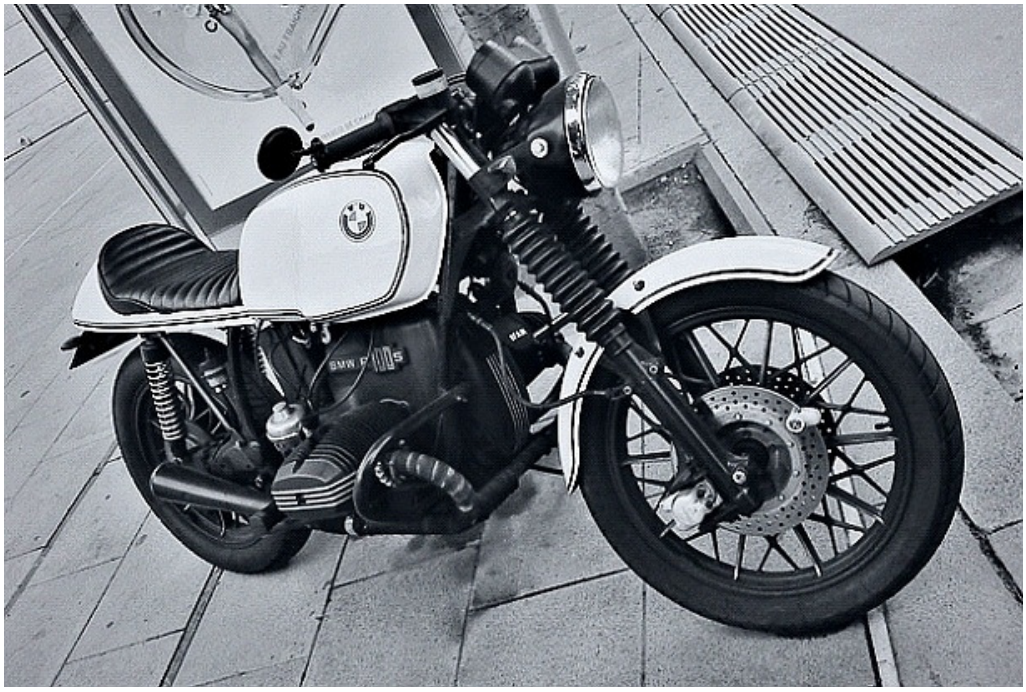
Zur Elektrik:

- Winter 2011/2012: Kabelbaum-Eigenbau mit Hilfe des Freundes und Boxerkunst-Gründers Thomas Birzel nach Schaltplan-Muster der Fa. Silent-Hektik unter Verwendung von wasserdichten, amerikanischen „AMP-Superseal“-Steckern. (www.steckerladen.de / www.kabel-schmidt.de)
- Einbau einer gebrauchten „Silent-Hektik“-Doppelzündung mit temperatur-und erschütterungsresistenter, elektronischer Regler-Diodenplatten-Einheit. (www.silent-hektik.com)
- Verbau einer 1 kg-leichten, kleinen (150X87x93 mm) 8,5 Ah-Batterie, Typ „TECNO-ION YTZ 10-S“ mit Lithium-Ionen-Technik, Fa. TECNOParts unter dem Heckbürzel in Eigenbauhalterung mit Verbau eines Batterie-Trennschalters aus dem Bootssport im Anlasserdeckel. (www.tecnoparts.de)

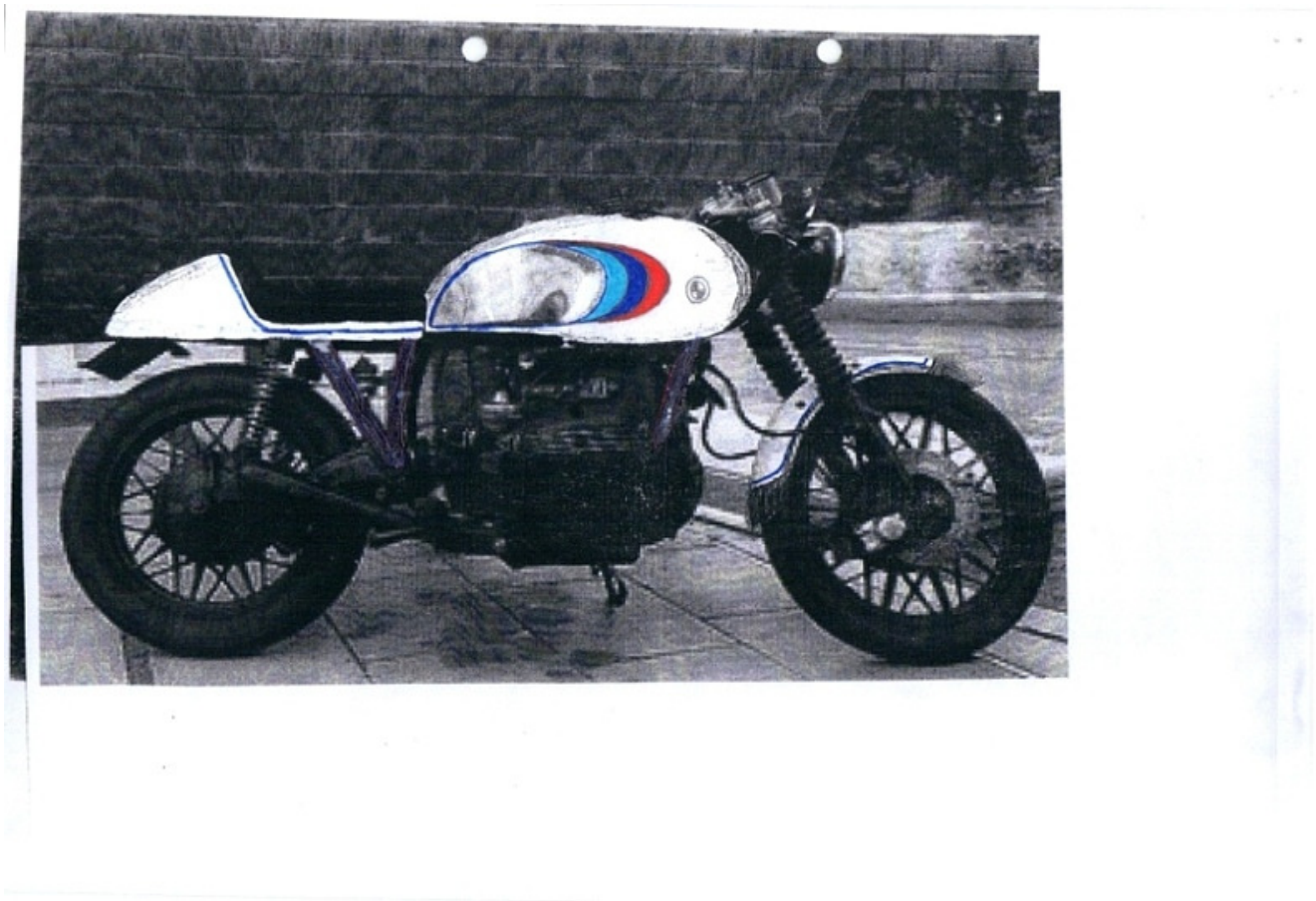
- Ausgangszustand vor der Lackierung (Motor, Fahrwerk, Räder bereits lackiert):

BMW

- Grundüberlegung: Ein schwarzes Motorrad mit weißen Lackteilen wie dieses soll es werden.

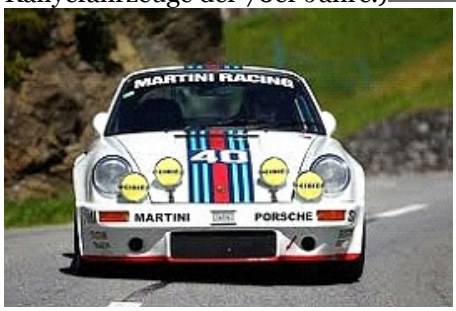


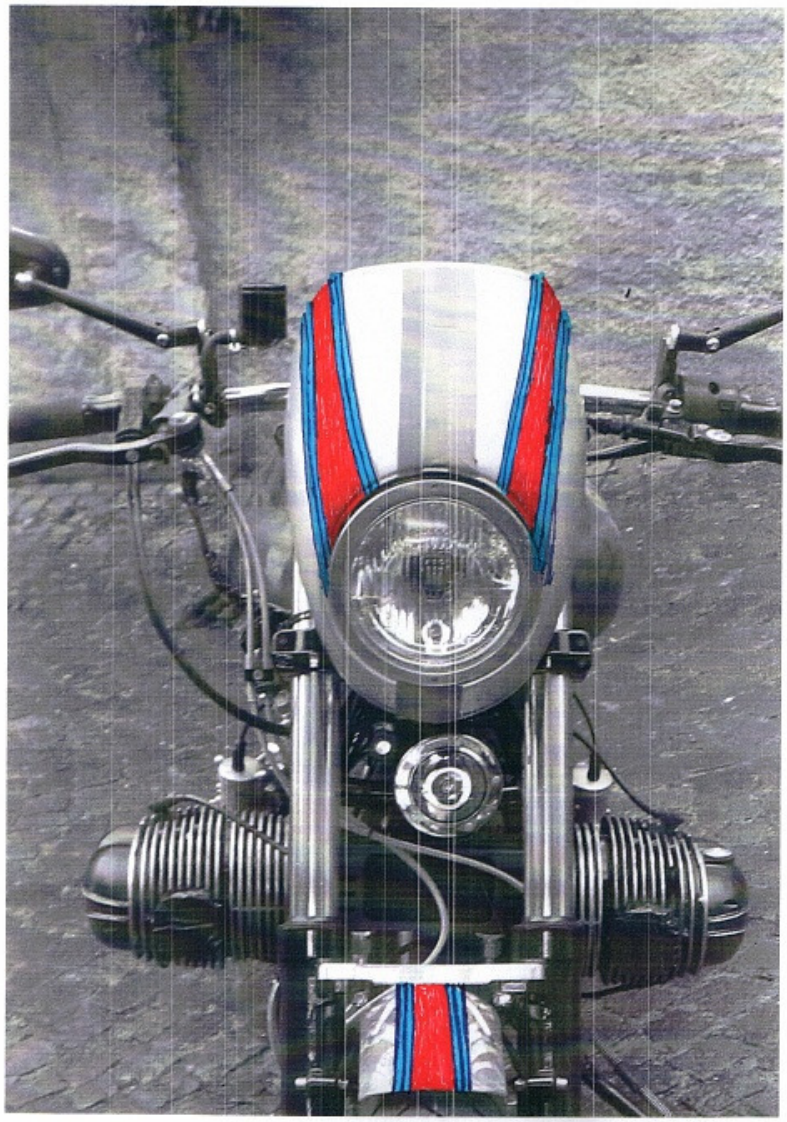
- Erste Farb-Entwürfe BMW-Motorsport-Farben: zu langweilig (macht jeder)



Dann kam mir die zündende Idee: „Martini-Racing“-Pinstripes (Vorlage waren die Porsche- und Lancia-

Rallyefahrzeuge der 70er Jahre.)





Aber hier noch zu verspielt und nicht den Formen folgend (sagte Lackiermeister Pühler).

- Eigene Lackierung Motor, Getriebe, Kleinteile in Seidenmatt-Schwarz mit temperatur- und benzinbeständigem 2K-PU-Spraydosenlack.
- Endgültige Design-Festlegung und anschließende Lackierung Rahmen, Räder, Schwinge, Gabel in Seidenglanz-Schwarz und Lackierung der Lackteile (Lampenmaske, Tank, Sitzbank) im Basisfarbton „Honda white pearl 904“ mit „Martini Racing“-Pinstripes von Wolfgang Pühler, Fa. Pühler/Oppenheim in 2011/2012. (www.classic-bike-painting.de)

- Fahrzeuggewicht: ca. 200 kg, vollgetankt abzgl. (6,4 l Öle x 0,87) + (28 l Sprit x 0,76) + (0,3 l Bremsflüssigkeit x1,07) kg = 27 kg Betriebsstoffe: = ca. 173 kg, trocken.
- TÜV-Abnahme ohne Beanstandung und Eintragung aller 20 eintragungspflichtigen Änderungen (bis auf nachzutragenden Motorumbau) bei Fa. Fallert in Achern am 16.5.2012.

- Zulassung am 31.5.2012, einen Tag vor dem BMW-Boxerkunst-Treffen!
- Belegung des 1. Platzes beim Boxerkunst-Wettbewerb am 2.6.2012 auf der Tonenburg in Höxter. (Bericht dazu im MO-Sonderheft Nr. 42)

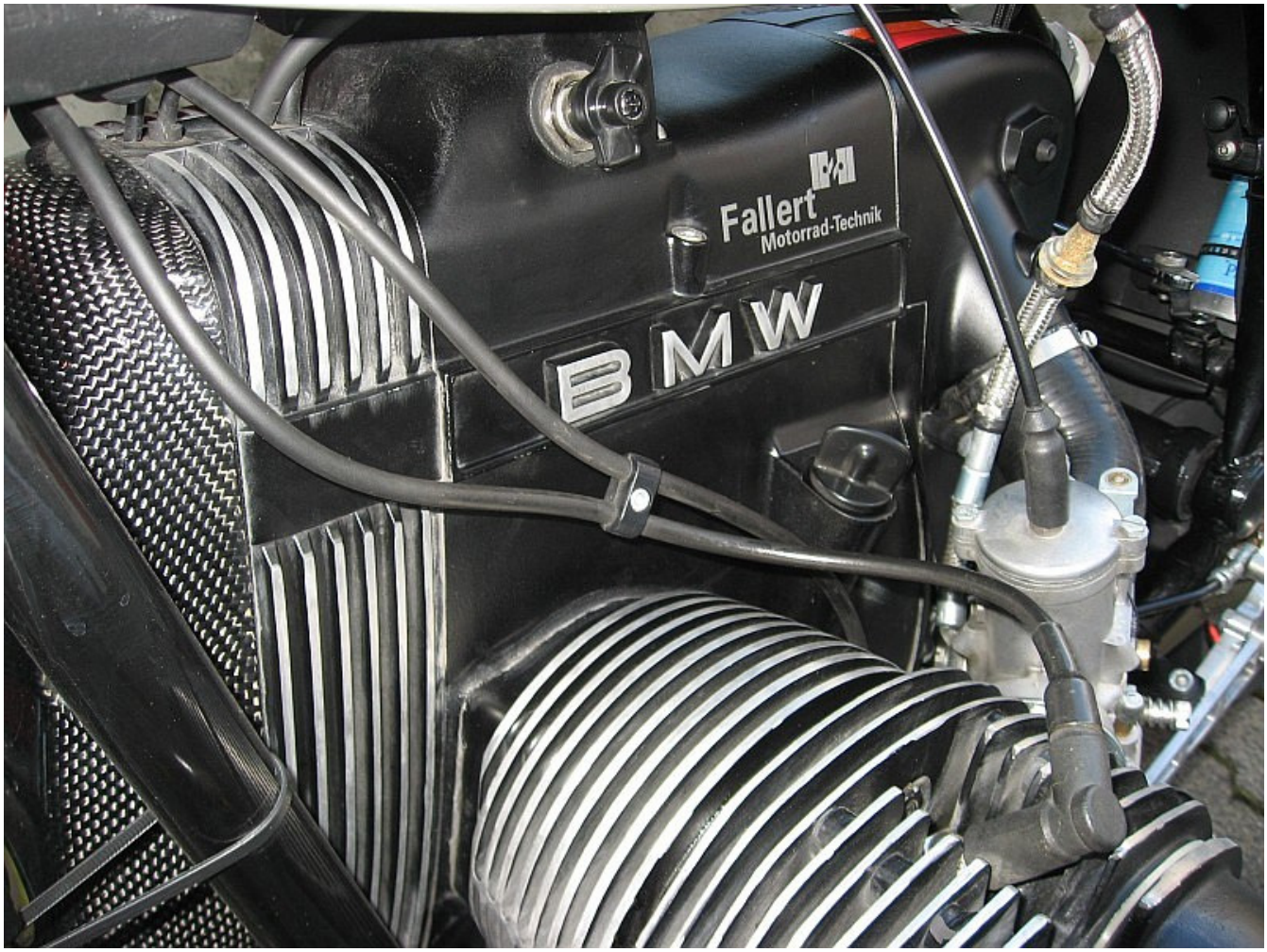
1. Alpenfahrt ohne Probleme absolviert.

BMW

Weitere Fotos ...

MARTINI
LPENBRENNER
AKRAPOVIČ

LPENBRENNER
D


Fallert
Motorrad-Technik
BMW

RAIROTEC
HIGH QUALITY BIKE PARTS

180ZR18M/C

Charles A. Lindbergh
20. Mai 1927
Erster Nonstop-Atlantikflug
New York – Paris
May 20, 1927
First nonstop flight across
the Atlantic New York – Paris
Fliegerbier
's beer

50
80
110
130
150
°Cels.
MOTOSENS
0
2
4
6
8
10
x 1000 Umdr./min
Kröber