boxerkunst.de - R 51/3 Bobber

Ein Bericht von Ralf Tecklenburg (Ralf45)
Bei Fragen zum Bericht: Auf den Namen oben klicken (Email) oder im Portal registrieren und dann per Kommentarfunktion.

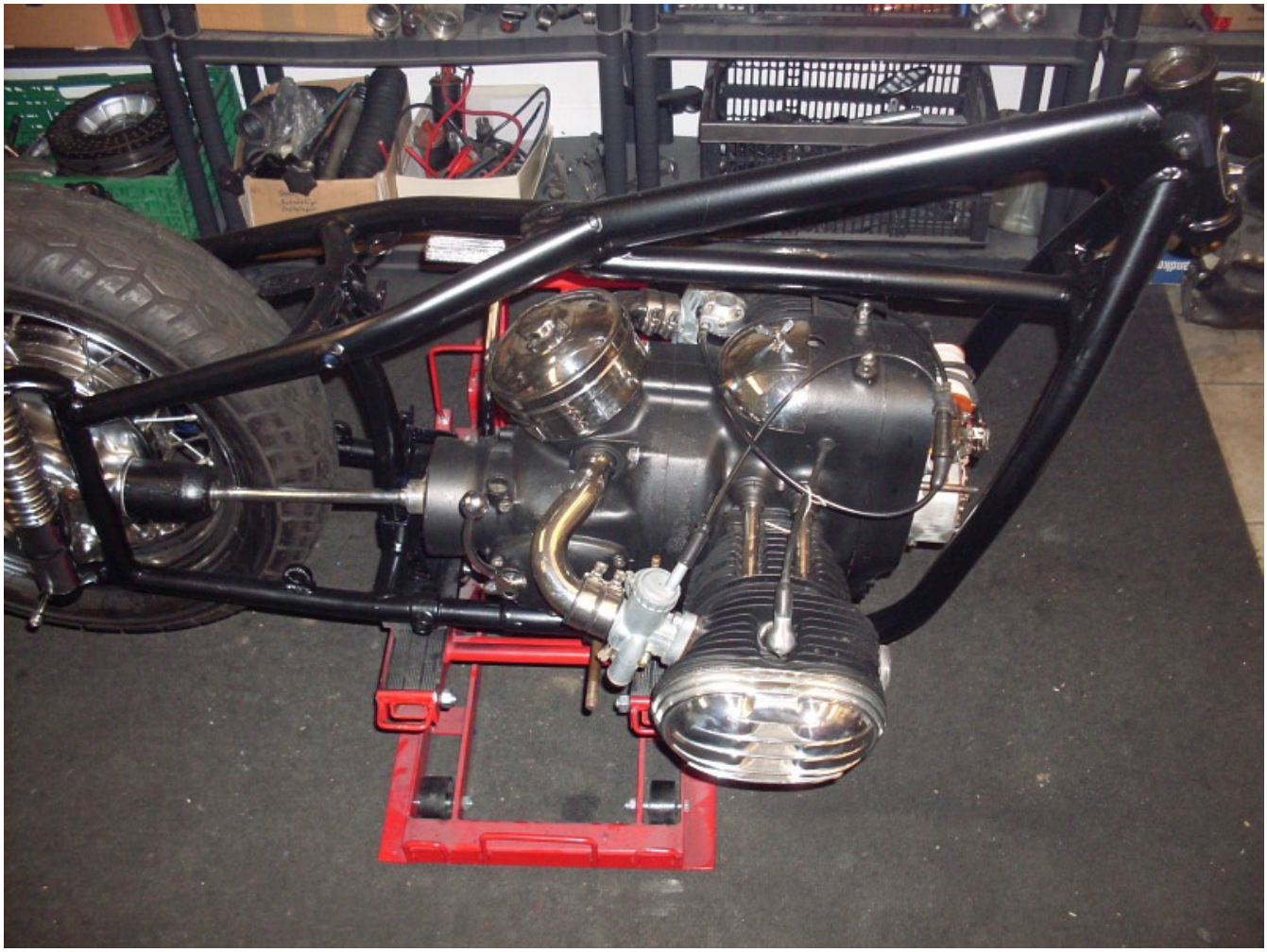
BMW R51/3 Bobber-Umbau

Schon lange interessierte ich mich für alte BMW-Boxer aus der Nachkriegszeit. Vollschwingenmodelle, die früher gerne für Chopperaufbauten genommen wurden, waren entweder zurück restauriert und unerschwinglich für mich oder im erbarmungslosen Zustand zu finden.

Kurz vor Weihnachten 2011 fand ich dann eine R51/3 mit TÜV, die meinen Mindesterwartungen entsprach. Ursprünglich hatte ich sogar die Idee, den Oldie in seinen Orginalzustand zurück zu versetzen. Die veranschlagten Preise für Einzelteile, die nur schwer zu bekommen sind, haben mich aber ganz schnell wieder auf den Boden der Tatsachen zurück gebracht! In diesem Bericht geht es hauptsächlich darum, wie ich das alte Schätzchen tüvkonform und verkehrssicher wieder auf die Straße gebracht habe.

Nachdem das Objekt der Begierde endlich in der heimischen Werkstatt stand, wurde unverzüglich alles Vorhandene abgebaut und der Rahmen seidenmatt schwarz lackiert.

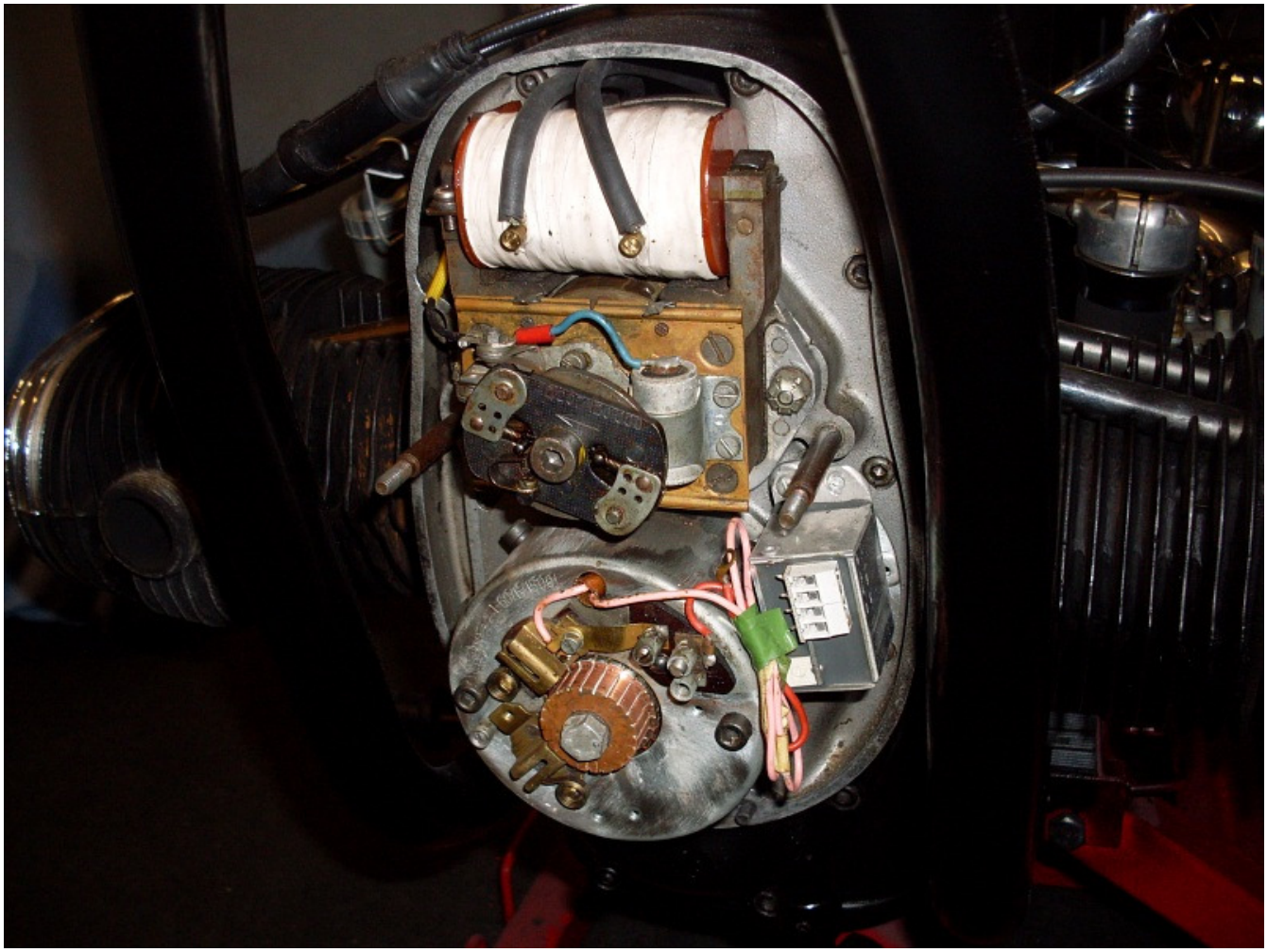
Nachdem ich das rolling Chassis wieder zusammen gebaut hatte, kümmerte ich mich zuerst darum, den eingebauten R67/2-Motor wieder zum Laufen zu bringen, zuvor wurden natürlich erst alle Öle erneuert.



Die Technik der alten Boxer war für mich Neuland, hatte ich doch bislang nur an neuen 2-Ventilern ab /5

geschraubt. Ich durchforstete das Netz nach brauchbaren Info´s, meldete mich in Oldtimerforen an und saugte mir soviel Theorie wie möglich über die verschiedenen alten Motoren rein. Die kompetentesten Tips bekam ich jedoch aus Hans-Joachim Mai´s Buch „Tausend Tricks für schnelle BMW´s“, das ich jedem Interessierten nur empfehlen kann.

Endlich konnte ich neue Zündkontakte, Kondensator und die richtigen Zündkerzen bestellen und die Magnet-Zündanlage einstellen. Glücklicher Weise war der Fliehkraftversteller noch im guten Zustand.

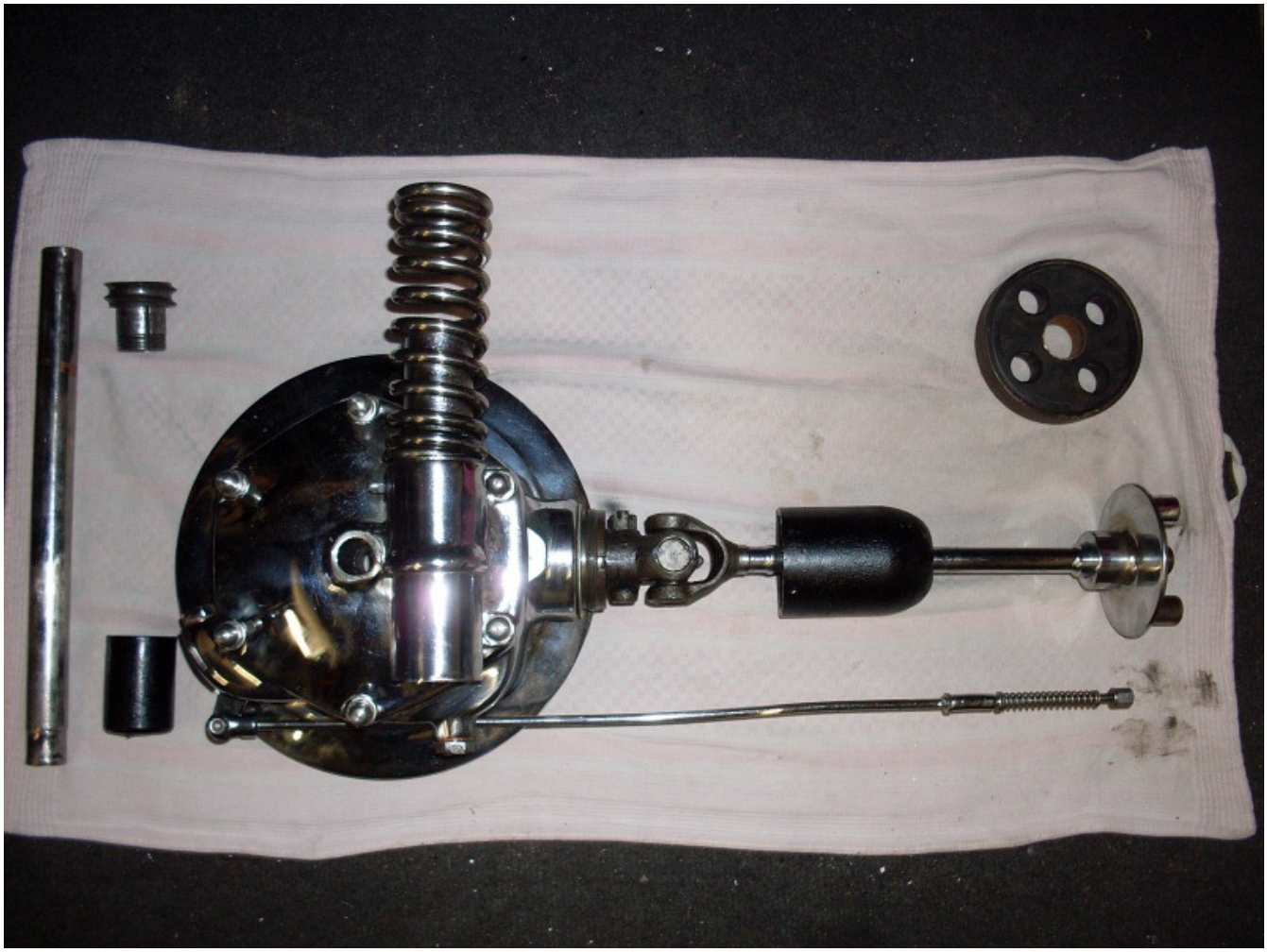


Etwas schwieriger war es, der 60W Noris Drehstromlichtmaschine einen Ladestrom zu entlocken.

Es war bislang noch nicht ein Kabel am Fahrzeug verlegt, wo kam nun was hin? Um Fehlerquellen schon im Vorfeld auszuschließen, wurden zuerst die Limakohlen und der elektronische Regler erneuert. Ein Kumpel aus dem 2-Ventiler-Forum gab mir dann die Tips, die zum Erfolg führten. Durch den Verzicht des orginal Scheinwerfers und damit des Zündschlosses stellte sich nun die Frage: Wie geht das Ding eigentlich ohne Zündschlüssel wieder aus und wie die einzelnen Glühfäden von Fern- und Abblendlicht in Verbindung mit dem Rücklicht ansteuern? Der Lichtschalter mit Killschalter (Masse an die Zündspule) einer Mofa und ein extra Lichtschalter für´s Rücklicht war der ganze Trick!

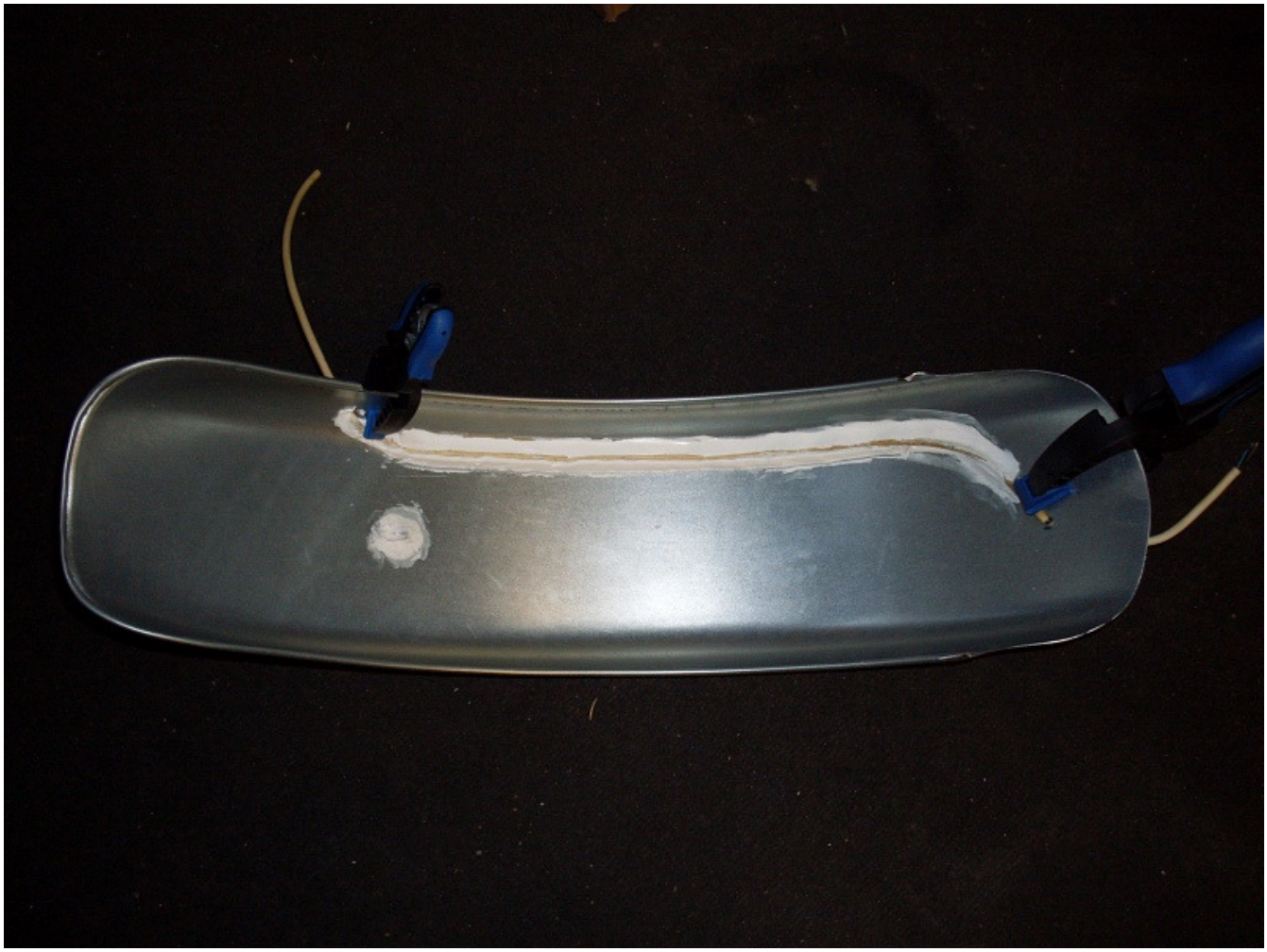
Bei den Bing-Schieber-Vergasern habe ich keine Kompromisse gemacht, da alle Innereien noch neu und erschwinglich zu bekommen sind, wurde gleich Alles erneuert.

Da die alten Reifen sowieso erneuert werden sollten, gings nun wieder an den Ausbau des Hinterrades. Bei der Gelegenheit habe ich Kardansimmerring und Hardyscheibe erneuert und die Bremse hinten und die Federelemente schön gangbar gemacht. Alles wurde lt. Schmierplan mit einer Handfettpresse gut abgeschmiert.



Den Heckfender (das Hinterrad-Schutzblech) bestellte ich für kleines Geld im Anhänger-Vertrieb.

Noch vor dem Lackieren wurden die Kabel für Brems- und Rücklicht eingeklebt.

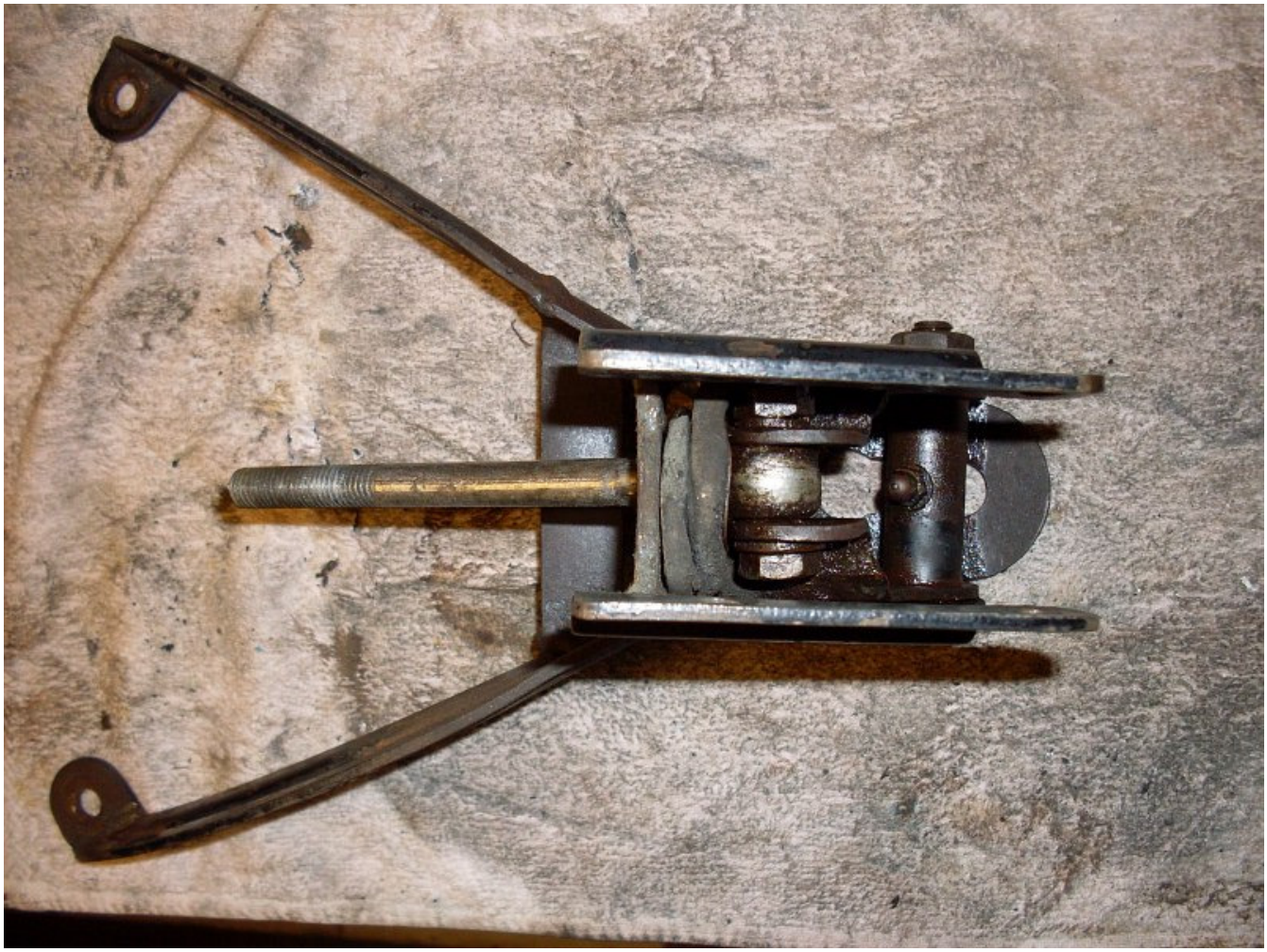


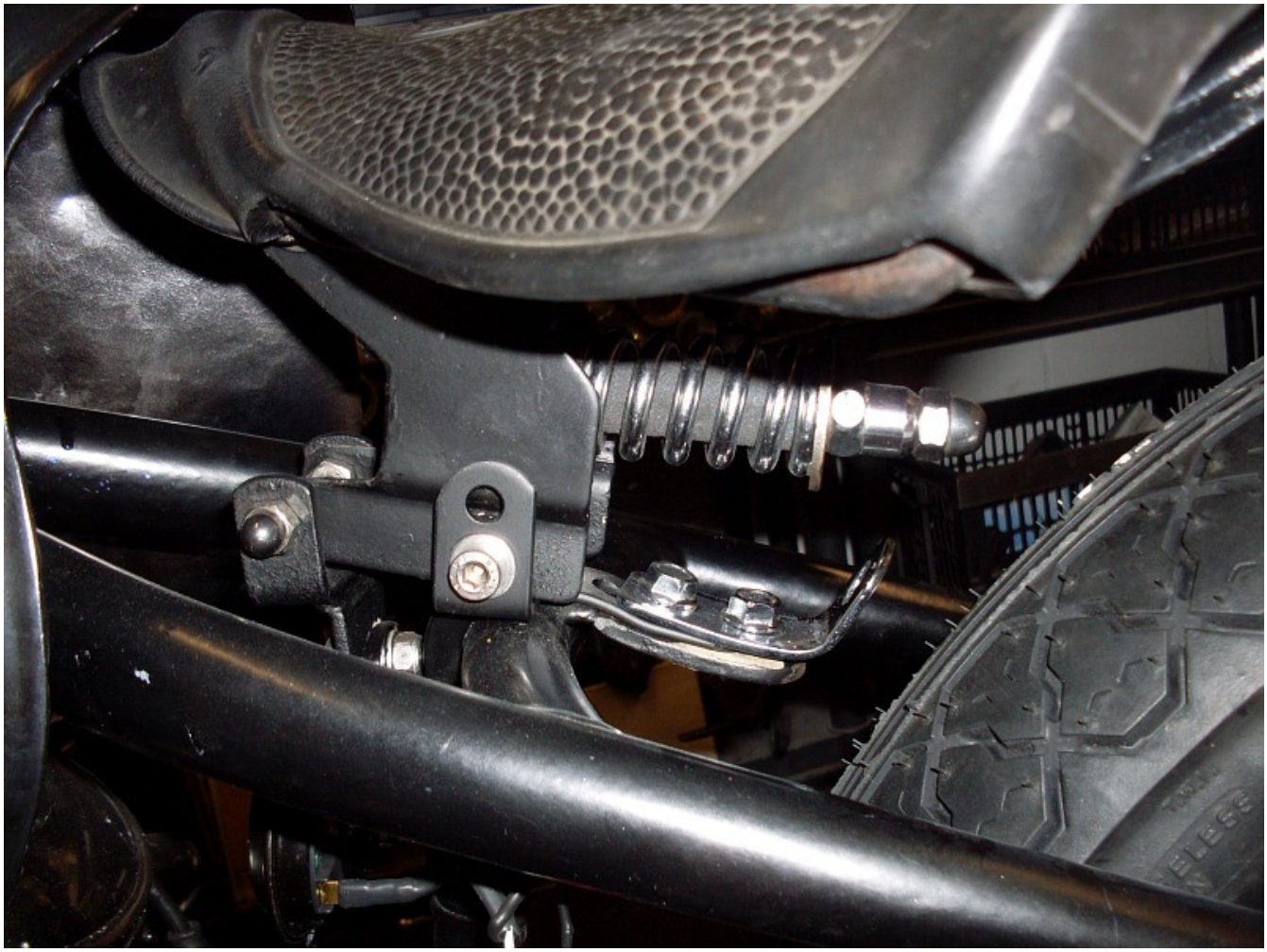
Inzwischen war der neue Metzeler Reifen gekommen. Er flutschte förmlich auf die 16“ AME-Felge.

Den alten, harten Conti runter zuziehen, war erheblich schwerer! Mit einem 3mm-Spacer, innen vor die Trommel montiert, bekam das Rad den nötigen Abstand zur Kardanwelle. Die TÜV-Eintragung gestaltete sich wiederum als problematisch, da es von Umbauten bei diesen alten Boxern kein Vergleichsmaterial gab. Bei BMW und AME war ein Rad-Umbau dieses Modells nicht bekannt. Mit einer Freigabebescheinigung von AME für die Felge hat es aber dann doch noch geklappt.

Da ich unbedingt einen Federsattel fahren wollte, einer der Vorbesitzer aber die originalen Halter abgeschnitten hatte, mußte ich mir hierzu auch noch ein paar Gedanken machen.

Anstatt einer Zugfeder nahm ich eine einstellbare Druckfeder und baute mir eine geschraubte Halterung selbst. Funktioniert ganz ordendlich.



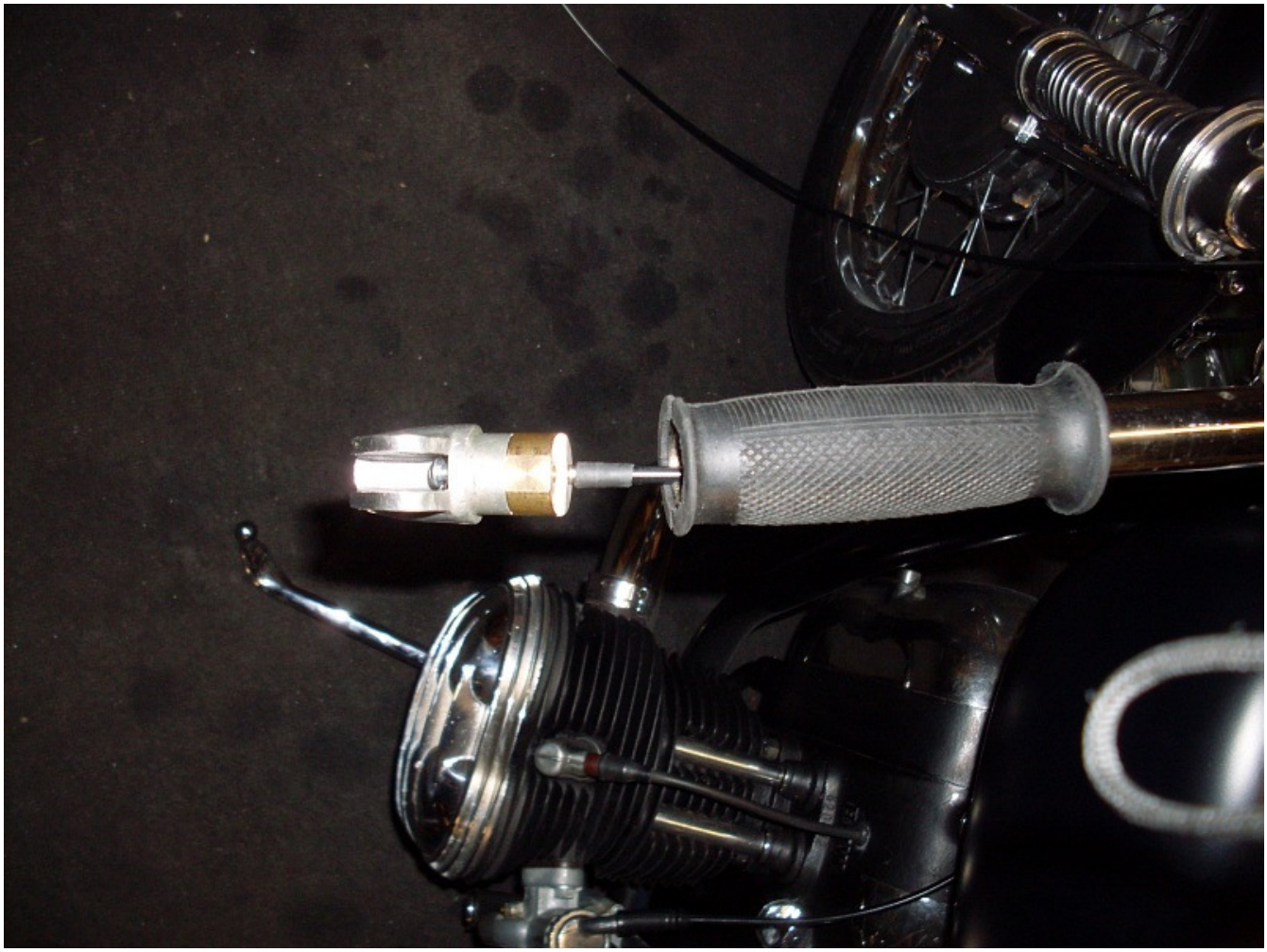


Der zöllige Vorkriegslenker mit den Innenzughebel stammt vor einer R51 und sollte den Oldstyle-Look nun abrunden.

Hier ist die Funktionsweise eines Kupplungs-Innenzughebels zu sehen

Zuerst mussten aber die Kabel für Licht und Totmacher noch in den Lenker gezogen werden.

Um die originalen, schlichten R51/3 Lenkerhalter zu montieren, beträufelte ich das Griffgummi links mit etwas Benzin um es abziehen zu können. Nachdem die Riser mit Lenker und Gabelbrücke verschraubt waren, konnte ich die Löcher für die Kabel bohren. Der neue Kupplungszug eine R45, den ich noch liegen hatte, erschien mir stabil und langt genug.



Auch den Bremszug habe ich aus einem neuen Kupplungszug, der Stabilität wegen, gemacht und unten sorgfältig verlötet.

Hier nochmal der Unterschied zwischen einem orginal BMW-Lenkerhalter und einer russischen Nachbildung

Eine Besonderheit bei den Nachkriegsmodellen, die heutzutage so nicht bekannt ist, war die Sicherung des Fahrzeugs per Steckschloss in der oberen Gabelbrücke, das man als loses Zubehör mitführen mußte.

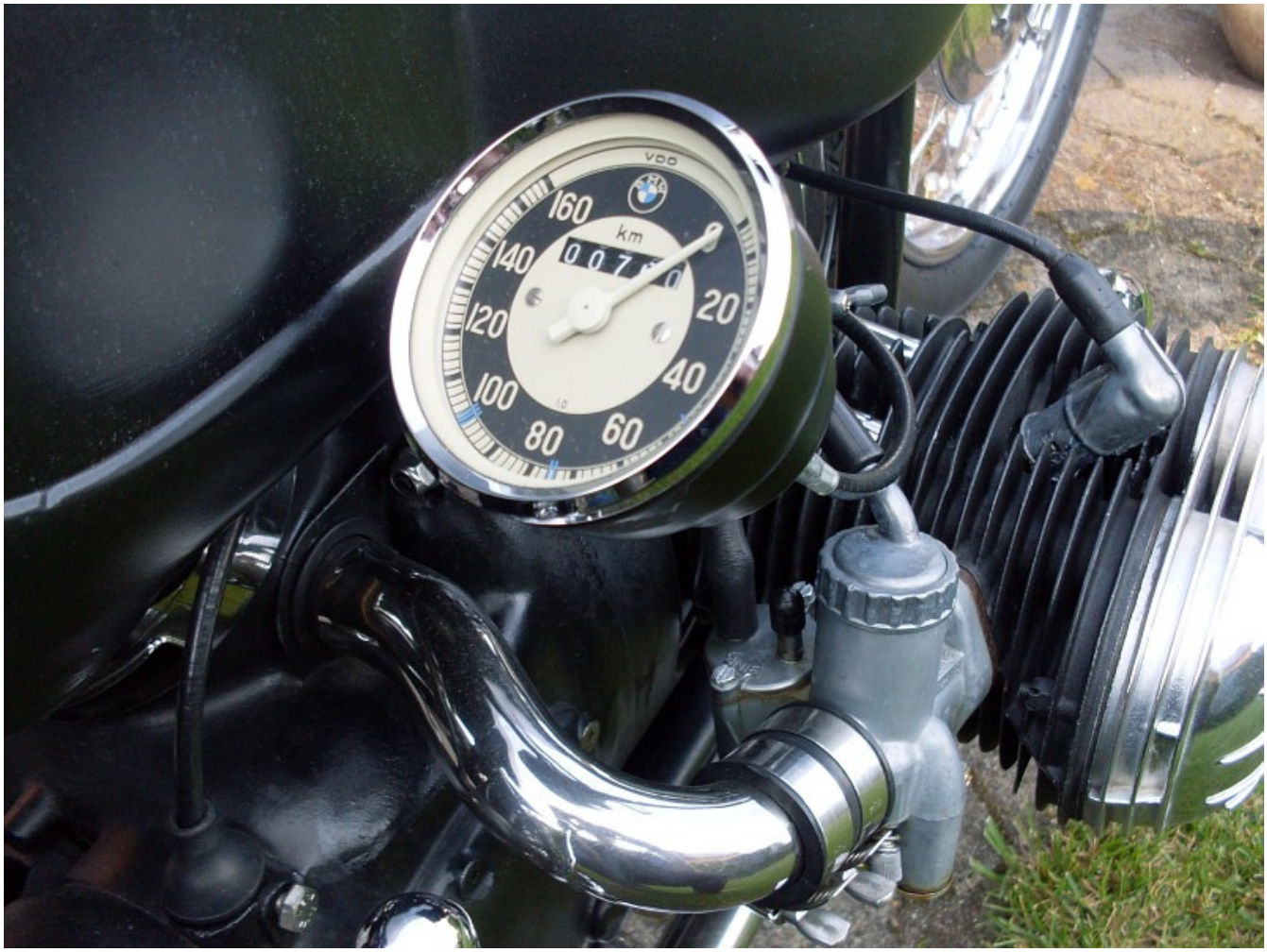
Anfangs hatte den Tank einer 1935er Panther mit extrem tiefen Tunnel montiert, das sah schon gut aus, aber ich suchte eigentlich nach etwas Besonderem, Seltenem.

Es musste ein Hosketank sein!

Nachdem ich bei Mehreren in der Bucht überboten wurde, wurde mir klar, eine Rarität hat seinen Preis und es sind unglaublich viele Interessenten vorhanden, die diesen auch bezahlen. Nach langer Zeit bekam ich dann einen vierzig Liter fassenden Hosketank, allerdings von einem Vollschwingenmodell, dafür aber von innen noch top.

Nachdem ich die Tankaufnahmen meinem Rahmen angepasst hatte, stellte ich nun fest, daß kaum noch Platz zwischen Everbest-Benzinhähnen und Vergasern war. Ich mußte leider die alten Orginale gegen neuere Karcoma, einen mit geradem und einen mit abgewinkeltem Abgang tauschen, anders ging es nicht.

Da ich einige BMW-Tacho´s zur Verfügung hatte, brauchte ich die nur ausprobieren, bis die richtige Wegdrehzahl in Verbindung mit dem 16“-Hinterrad gefunden war. Der Angebaute 1:0 zeigt jedenfalls genau an.



Zum Winter hin werde ich mir das Getriebe vornehmen, das Überschaltspiel muß neu eingestellt werden. Da das Viergang-Getriebe Hand- und Fußschaltung hat, muß ich mir dazu erst ein Spezialwerkzeug in Form eines offenen Handschaltdeckels bauen.

Auch dem Motor werde ich ein paar inzwischen aufgetriebene Verbesserungen zu kommen lassen, doch dies ist eine andere Geschichte ...

H
R512

Hier nun nochmal die technischen Daten des Fahrzeugs im aktuellen Zustand:

- BMW R 51/3 Bj. 1954 (1951 bis 1954)
- Motor R 67/2, 600ccm, 28PS, 6V Magnetzündanlage
- Fahrwerk original mit 40l Hoske-Tank, org. Gabel ohne Verkleidungsbleche
- Vollnaben-Trommelbremsen, HAG-Übersetzung 9/35 solo
- Reifen von Metzeler 3.50-19 (kann auch als Hinterrad genutzt werden), hinten Metzeler 130/90-16