boxerkunst.de

Benutzername Kennwort Anmelden Hilfe

Angemeldet bleiben?

Info | Boxerkunst-Treffen | Umbauten | Weitere Berichte | Impressum

Startseite Erweiterte Suche

Startseite Umbauten R60/6 in guten Händen ...

Diese Website nutzt Cookies. Mehr...

R60/6 in guten Händen ...

von *udo*

Veröffentlicht: 16.01.2015 22:08 Seitenaufrufe: 20370 4 Kommentare

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

Vor langer Zeit fuhr ein Freund mit seiner XT500 umher und solange das Dingen lief, oder daheim angekickt wurde, war alles Sahne, doch wehe, es machte an einer Ampel oder sonst wo unter dem Tank „Paff" und der Kolben stand stille in seinem Zylinder! Dann wurde es, jedenfalls für uns, lustig. Pit, der alte Freund war in seinem ganzen Dasein ein echter Hektiker, so auch auf dem Motorrad, darum bearbeitete er den Kickstarter mit hochrotem Kopf und immer feste druff, die Markierung oder ein Druckpunkt waren vernachlässigbare Nebensächlichkeiten und so kam zügig der Schweiß dazu, wenn das Teil an exponierter Stelle, vor einer Ampel, mitten auf einer Kreuzung, ausging und man musste alsbald um sein Leben fürchten, welches nach einer Kreislaufhavarie zu enden drohte!

Irgendwann hatte er, dem Himmel sei Dank, den Hals voll und ein vernünftiges Motorrad, natürlich mit einem Elektrostarter musste her. Der Zufall wollte es, dass ein Bekannter seine R60/6 verkaufen wollte, die war günstig, die sprang immer an und die kaufte mein Freund schließlich auch. Nun gingen die Jahre entspannt und zufrieden ins Land, der Pit hatte beruflich immer viel zu tun und in seiner kargen Freizeit ging er joggen, oder war mit anderen Dingen beschäftigt, seine BMW aber, die stand völlig vernachlässigt in meiner Garage. Ab und an zog ich sie raus, wischte mal drüber und fuhr sie alle 2 Jahre zum TÜV um danach manchmal einige Kilometer durch das Sauerland. Hin und wieder erfuhr sie eine „Verbesserung", beispielsweise kam, um sie zu modernisieren, ein /7 Tank drauf und die Anbauteile wurden weiß lackiert.

Etliche Jahre später, der Pit war beschäftigter denn je, zog ich um, von Dortmund nach Unna und da der Mensch unauffindbar war, zog die BMW halt mit. Auch hier ging es alle zwei Jahre zur HU, Pit kam immer mal wieder vorbei, hatte mit dem Ofen aber nichts mehr am Hut.

Für den Fall aber, dass er doch mal fahren wollte, blieb sie zugelassen und versichert, ansonsten ging es ihr hier ja gut …
Sie sah sicher 30 oder 40 Motorräder kommen und gehen, wurde so zu einer Konstante in meinem Leben. Verkaufen konnte ich sie nicht, weil sie mir ja nicht gehörte, abgeholt wurde sie nicht weil kein Interesse, sie war einfach immer da. Bei einer GTÜ-Fahrt, der TÜV hatte mich inzwischen verärgert, fiel mir mal wieder auf, dass sie doch recht auffällig klapperte, sie klapperte eigentlich immer, solange ich sie kenne. Nun aber fand ich in einer ruhigen Stunde, dass es angebracht sei, doch mal einen Blick zu werfen und da die Ventile OK, waren, dachte ich, fälschlicherweise, die Steuerkette oder der Kettenspanner seien verantwortlich, also wechselte ich beides aus, doch leider klapperte es lustig weiter.

Sie stand nun wieder einige Jahre, inzwischen aber hinten im Schuppen, hinter Gartenmöbeln, Polsterauflagen und geriet langsam in Vergessenheit.

Erst als ich meine Mystic verkauft hatte, die MZ ES 175/2 ebenfalls einen neuen Liebhaber gefunden hatte und ich begann nach einer R45 zu suchen, eine CB 250 war auch noch im Gespräch, um ein langsames, ruhiges Motorrad für meine Genussfahrten, die Tempo 80 selten überschritten, zu besitzen.
Da plötzlich kam mir die 60/6 wieder in den Sinn. Hinten im Schuppen seit 3 Jahren völlig regungslos, aus der Garage verbannt, weil ich den Platz brauchte. So lugte ich zwischen den abgestellten Gartenmöbeln durch und griff kurz danach zum Telefon.

„Abholen oder Papiere bringen" war meine Botschaft an den Besitzer. Zwei Tage später hatte ich die Papiere und sie war mein. Natürlich kann er, sollte doch mal der Wunsch aufkommen, die Maschine jederzeit nutzen.

Gleich begab ich mich in den Schuppen, räumte das Zeug beiseite und zerrte sie ans Licht.
Die HU war mittlerweile 1 Jahr überfällig und sie war ziemlich eingestaubt, sonst aber sah sie aus wie immer. Der Tank war noch voll mit Zweitaktgemisch 1:50 und völlig rostfrei. Die Schwimmerkammern leer bis auf klebrige aber offensichtlich konservierende Reste von dem Universalöl Ballistol. Also Kammern wieder drunter geklemmt, die Batterie aus der CB 750 Four ausgebaut, (14AH) und in die BMW gesetzt. Ehe ich den Knopf drücken konnte, kam zufällig ein alter Freund mit seiner Kreidler längs und er durfte der Zeremonie beiwohnen.

„3 Jahre steht die? Na, da bin ich gespannt!"

Ok, Benzinhähne auf, Kaltstart ganz durch gezogen, Zündung an und der finale Druck aufs Knöpfchen. Krachend schlug das Anlasserritzel in die Verzahnung und drehte, zunächst mühsam jammernd, die Kurbelwelle durch. Kolben eins saugte, verdichtete und während Kolben zwei tatenlos abwärts glitt, zündete die Nummer Eins als sei sich grad erst abgestellt worden! Nummer Zwei ließ sich nicht lange bitten und nahm nach dem nächsten Hub und einer frischen Füllung ebenfalls die Arbeit auf. Den Kaltstart leicht zurück gedreht und mit einem traumhaften BMW-Blubbern lief der alte 600er ruhig vor sich hin. Ich sah meinen Kumpel an und wir waren beide ein klein wenig überrascht von diesem Ereignis.

Kurz darauf, sie war ja noch zugelassen, fuhr ich eine Runde ums Dorf und als sie warm war, klapperte sie wie eh und je vor sich hin, so bin ich am nächsten Tag, nach einer Wäsche zur HU, wo man die fast 30 Jahre alten Reifen stirnrunzelnd betrachtete aber aufgrund des einwandfreien Zustandes die Plakette nicht verweigern konnte.

Nun die Frage, was machen, original aufbauen oder etwas forscher herrichten?
Für das Original hätte es auf jeden Fall einen /6 Tank und diverse andere Kleinigkeiten gebraucht, also entschloss ich mich, weil auch günstiger, sie als gemäßigten Cafe-Racer herzurichten.

Zunächst entfernte ich Gepäckträger und die Sitzbankreling, dann kam die überaus mäßige Vorderradbremse raus und eine Trommel kam an ihren Platz, die Endübersetzung von 11:37 wanderte in den Keller und 11:34 senkte die Drehzahl für ein ruhigeres Fahren. Sie reichte, trotz der nur 40 PS gut für Tempo 130 im 5. Gang, schneller fuhr ich eh nicht, meist bleibe ich unter 100, darüber komme ich nur, wenn ich sonst jemanden aufhalten/behindern würde, also passte sie perfekt.
Nachdem ich das Forum und seine Glaskugeln genug bemüht hatte, zog ich die Zylinder und siehe da, beide Pleuellager waren hin. Ferner wies der rechte Zylinder komische Stellen auf, was mich veranlasste, den Kauf neue Kolben und das Bohren der Zylinder ins Auge fasste. Da aber wurde mir, auch aus Kostengründen, abgeraten. Nun boten sich sehr schnell zwei günstige 800er Zylinder an die, nachdem ich Stößelschutzrohre kaufen musste, so günstig dann nicht mehr waren, doch egal, der Zustand war sehr gut und da sie ohne Anpassung auf meinen Block passten kann ich damit leben. Oben auf die originalen Köpfe und Vergaser der 600er.
Allen Unkenrufen zum Trotz lief sie damit perfekt! Ein Motorklingeln beim Beschleunigen entpuppte sich als eine Hupe, die sich am Lenkungsdämpfer zu diesen erschreckenden Geräuschen animieren ließ. Etwas Anpassung in der Einstellung war noch nötig, so nahm ich die Zündung einige Grad zurück und hängte die Schiebernadeln etwas höher. So läuft sie nun gut, doch schon fast wieder zu kräftig, denn ich wollte in betont gemütliches Triebwerk. Wo ja oben geschrieben, R45 oder CB 250, da haut die BMW doch recht heftig oben raus. Sie ist bis 120km/h nicht schlapper als meine alte CB750 mit 67 PS, dann aber fällt sie ab. Macht aber aus erwähnten Gründen überhaupt nichts. Mein Tempo, 80-120, macht sie ganz locker und es reicht sogar noch, mal zu überholen, wenn mir danach ist.

Zum Ende der Saison bestellte ich noch eine Höckerbank aus dem Zubehör, ersetzte den originalen Hochlenker gegen ein flaches Exemplar und das hintere Schutzblech musste einem, bei dem ich den Ausschnitt vergrößerte, weichen. Erst sollte es ganz weg und ein verchromtes rein aber nach einiger Zeit fand ich es gut, so wie es war. Zum Schluss habe ich den Anlasser gereinigt, die Welle neu gefettet, die Zähne von Ritzel und Zahnkranz mittels Q-Tipp gereinigt, etwas zähes Kettenfett aufgetragen und die Zuleitung zum Anlasser gegen eine mit größerem Querschnitt getauscht, die Masse hat eine zusätzliche Verbindung zum Rahmen bekommen, so können die Ströme leichter fließen. Die Räder habe ich neu eingespeicht und die alten Reifen, die durchaus noch fahrbar waren, ich habe allerdings sehr auf die jeweilige Fahrbahndecke geachtet, in Verbindung mit glattem Asphalt mochten sie die zornige Leistung nicht mehr verlässlich haftbar übertragen, war aber eine schöne Übung. Nun

sollen die guten Continental, in alter Optik, die Kräfte auf die Straße bringen.

Mancher wird sich fragen, wie sich die BMW mit der fast gleich alten Honda, EZ 76/77, vergleichen lässt. Nun, die Honda ist vom Motor her feiner, von der ganzen Anmutung liebevoller konstruiert und gemacht, die BMW ist dagegen eher von einer Art, wie sie auch bei Nutzfahrzeugen gepflegt wird. Alles wie aus den vollen geschnitzt, gepresst und gegossen, eine eher herbe Schönheit, die aber auch begeistert. Ich fahre sie beide gern, man sitzt fast gleich auf ihnen, (diese Sitzmulden moderner Motorräder sind absolut nicht meins) sie haben, in meinem Geschwindigkeitsbereich in etwa die gleichen Fahrleistungen, bringen sie nur völlig anders rüber. Die Honda liegt, wenn ich auf nicht so tollen Straßen mal etwas rascher mache, besser, ruhiger ohne Eigenleben und bremst besser, auch wenn ich über die Trommel vorn in der BMW nicht klagen kann. Bei der BMW kann es an den Stoßdämpfern liegen, die sind in der Dämpfung schon recht lasch, die Federn (Fremdfabrikat) hingegen sind recht straff und tragen mich tadellos.

Für die Zukunft ist noch der der Kauf einer 11:32 Übersetzung geplant, das bringt mir noch mehr Ruhe in die Fuhre, auch wenn kaum jemand versteht, dass ich keinen Renner möchte. Sollte mir danach doch noch mal sein, kaufe ich eine übermotorisierte Kiste aus japanischer Produktion.

Eine kleine Frontscheibe von Louis ziert sie nun an der Front, ich find es nett und etwas Windschutz gibt sie auch.

Die Anbauteile waren beim Profi, von der sonst bei mir, aus Kostengründen üblichen Klickerdosenlackierung habe ich Abstand genommen. Es ist Astralsilber von Mercedes und passt so perfekt zu meiner CB750, die auch in dieser Farbe vor sich hin strahlt. Die etwas hausbackene Erscheinung der BMW wird nicht jedem zusagen aber ultrakurze Schutzbleche mag ich ebenso wenig wie den freien Durchblick durchs Rahmendreieck, schon aus dem Grunde, weil es keines ist. Das hinter Schutzblech ist etwas bearbeitet, die Halter für die kleine Scheibe habe ich mir aus Alu zurecht gefeilt aber sonst ist alles recht gewöhnlich und von der Stange.

Ich denke, die Kombination BMW und Honda wird bleiben wie sie ist, so lange ich Motorrad fahre, lediglich die kleine MZ TS 125, die ich für kurze Fahrten nutze, tausche ich aus, wenn mir doch noch eine kleine Honda 125-250 unter die Hände kommt. Nach etwa 70 Motorrädern wurde es Zeit, es ruhiger angehen zu lassen.

Willy
Kategorien: Weitere Berichte

4 Kommentare

Alexander - 17.01.2015, 15:25 Antworten

Hallo Willy,
Danke für deinen Bericht, es freut mich wenn sich jemand ein Herz fast und seine Geschichte erzählt.
Wenn sie auch total anders ist als meine, gefällt mir dein Motorrad sehr gut. Währe ja auch schade wenn alle das gleiche machen würden und allen gefallen kann es nun auch nicht. Ich fahre übrigens die gleiche Kombination wie du.
Viel Spaß mit deinen Motorrädern wünscht dir,
Alexander

foa - 17.01.2015, 22:16 Antworten

Hallo, schöner Bericht (bis auf die XT500 Storry) aber was ich sagen wollte, genau der gleiche Fall bei meinem Bruder. Da wird eine 600/6 mit 750er Motor seit über 10 Jahren ebenso alle 2 Jahre zu Tüv gefahren und das wars dann, Optik mit Chromschutzblechen, Höckerbank nur in schwarz und die Köpfe sollten überholt und der 750er Motor endlich mal eingetragen werden.....

und wenn er mal (der Bruder) Motorrad fährt, dann SR500 weil sie so schön leicht ist (auch zum starten) ich fahr beides im wechsel und bau grade die 2te XT500 auf...

Frank....

test - 19.01.2015, 15:57 Antworten

Testbeitrag -- Testbeitrag

Nichtraucher - 19.01.2015, 22:25 Antworten

Hi,

mal gucken obs nun geht.

Gestern hatte ich etwas mehr getippt, wahrscheinlich aber selbst irgendwo versenkt. Im Grunde hatte ich die Geschichte mit der XT nur bestätigt, was aber nicht gegen die XT gerichtet war, obwohl ich die plötzlichen Arbeitsverweigerungen an den unmöglichsten Orten aus eigener Erfahrung kenne. Meine erste SR hatte ich 1978 oder 1979, dann noch zwei weitere und drei XT 500. Bei mir sprangen sie stets wieder an aber für einen Hektiker ohne Feingefühl waren diese Motoren das nackte Grauen.

Das die Vielfalt bei BMW seht schön und wünschenswert ist, wird keiner, außer eingeschworenen Originalitätsmenschen, kaum jemand bestreiten.

Ansonsten Danke für den Zuspruch!

Gruß
Willy

Alle Zeitangaben in WEZ +2. Es ist jetzt 19:06 Uhr.

Powered by vBulletin® Version 4.2.3 (Deutsch)
Copyright ©2018 Adduco Digital e.K. und vBulletin Solutions, Inc. Alle Rechte vorbehalten.