



KLAPP FEUERSTUHL



Ein Motorrad in drei Teilen, selbstgebaut zum Selberbauen.
Der geniale 12-Minuten-Eintopf aus Sachsen

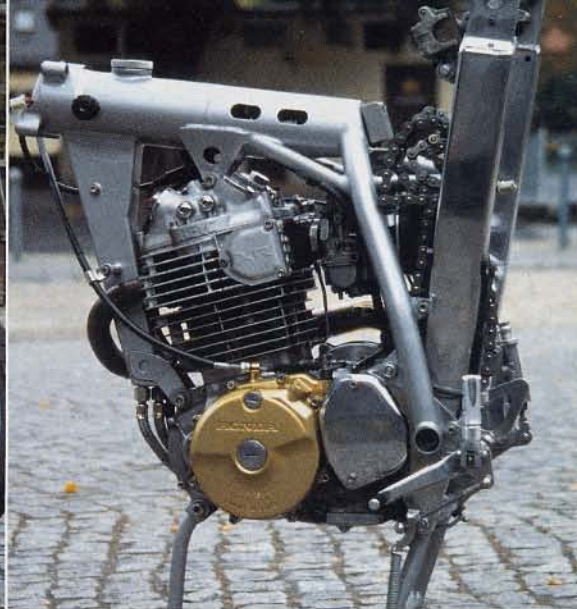
TEXT UND FOTOS: JÜRGEN KIESSLICH

Ernst Leverkus, der unvergessene „Klacks“, hätte wohl gesagt: „Mancher ist mit einer Konservendose besser ausgerüstet als hundert andere mit Spezial-Werkzeugen.“ Zu Ersteren zählt unser Freund, wir wollen ihn „Mister Goldhand of UK“ nennen. Er gehört zu jener Sorte Teufelskerle, die um ihr Können kein Gerede machen wollen, die jede Art von Medienrummel verabscheuen und schon bei Annäherung eines „Schreiberlings“ ihre Garagentore schließen. Trotzdem haben wir es geschafft, ihn zwar anonym, aber trotzdem ans Licht der Öffentlichkeit zu zerren, denn seine Kreationen dürfen nicht im Verborgenen verkümmern.

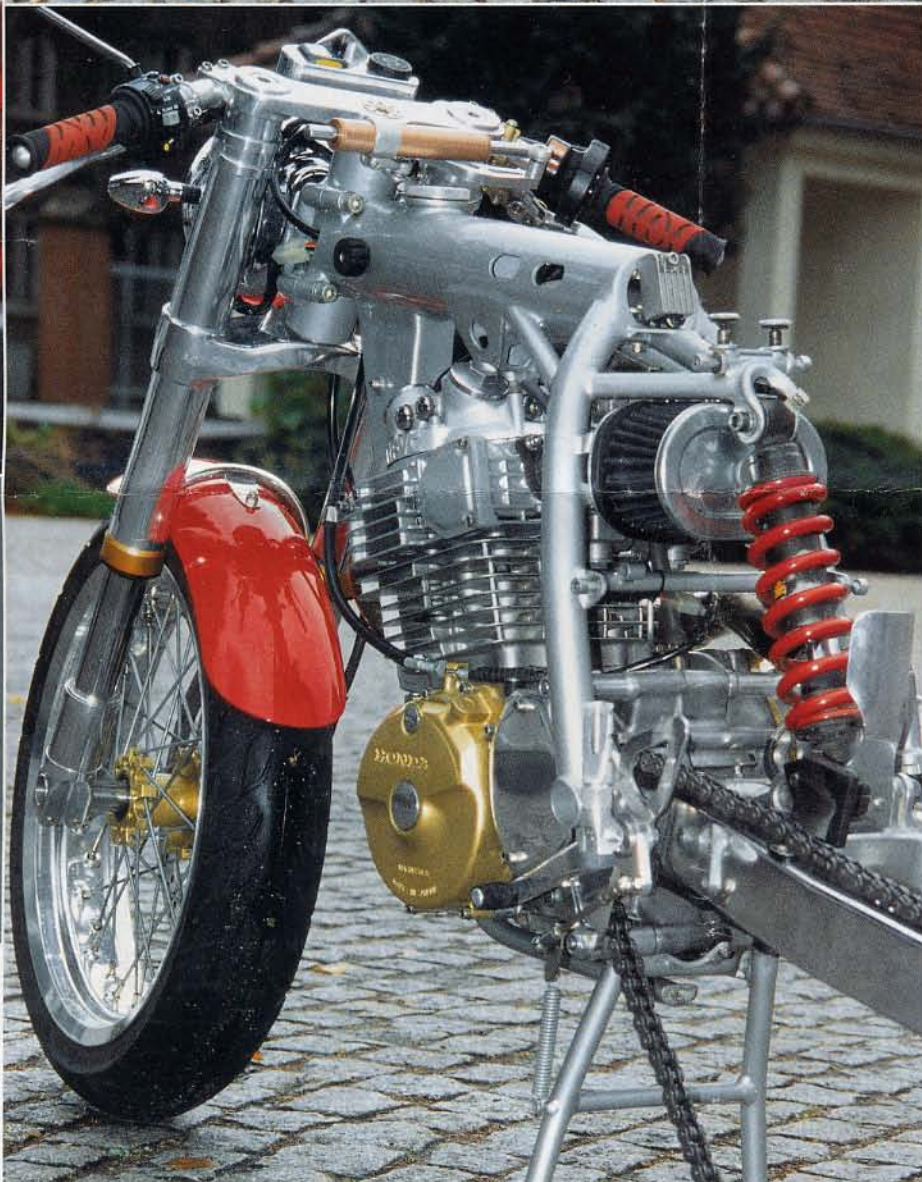
Es begann vor rund einem Vierteljahrhundert mit einem technisch und optisch famos gelungenen Umbau einer NSU OSL. Das Gerät entstand in der damaligen DDR zur Zeit des real existierenden Sozialismus, als man sich nach langer Anmeldung endlich in der Fahrzeug HO eine MZ von der Stange kaufen konnte und als normaler Bürger auf Exoten keinen Zugriff hatte. Ergo baute sich unser Mann sein Motorrad selbst und war bereits mit diesem Erstlingswerk in die Gilde der Edelbastler eingedrungen. Der junge Werkzeugmacher hatte Blut geleckt und konnte für einen sündhaft hohen Preis die Ruine eines Honda CB 500-Motors erwerben, den er in

einem selbst gebauten Rahmen offiziell im ostdeutschen Straßenverkehr bewegte.

Während sich aber mit der Wende für viele Edelschrauber ihre Ambitionen aus den unterschiedlichsten Gründen erledigt hatten, u.a. weil die neuen TÜV-Hürden des freien Westens wesentlich höher liegen, gehört unser Perfektionist „Goldhand“ zu den rastlosen Menschen, die permanent vor Ideen sprühen und diese in Tag- und Nachtarbeit unbedingt verwirklichen müssen. Für die das Entwickeln und selbst Erbauen ein Lebenselixier geworden ist. Und so entstand 1995 die UK Replica (Bericht in BL 2/98), und danach schenkte er einer umgebauten Bol d'Or neues Leben.



Aus dem Kofferraum auf die Räder in nur 12 Minuten: Der Motor mit Zentralrahmen und Schwinge steht auf drei Beinen (oben), die Schwinge ist abgeklappt und das Zentralfederbein eingebaut (links), die komplette Front wird an den Lenkkopf geflanscht (unten)



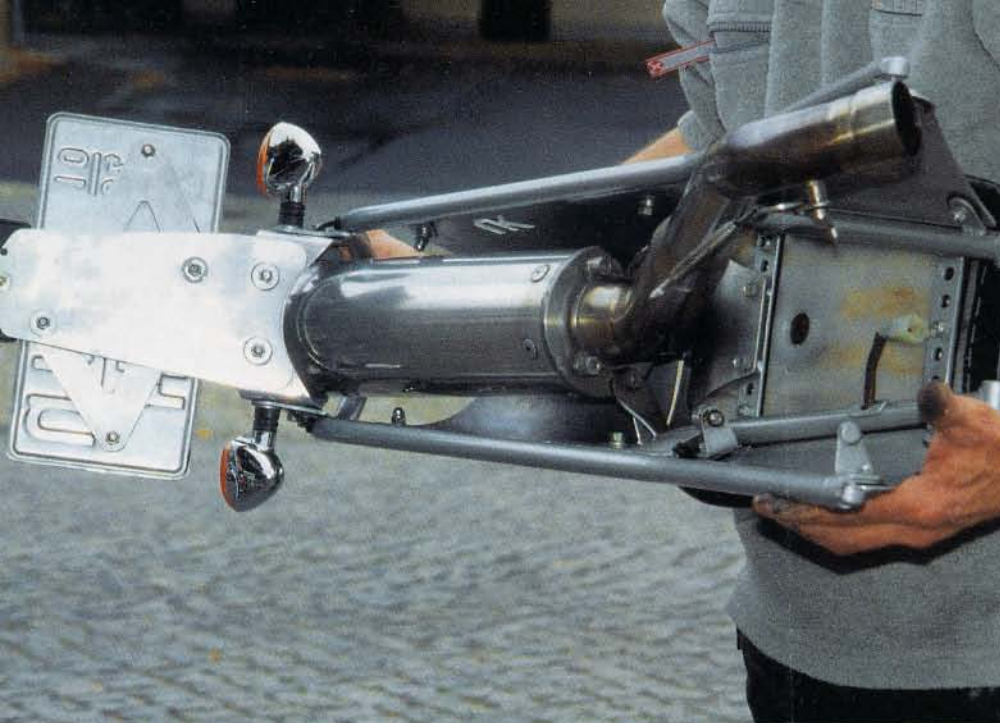
Und anders als viele andere karrt Mr. Goldhand seine Kreationen nicht nur zu Ausstellungen oder umkreist bloß den heimatischen Kirchturm, sondern gehört zu den Vielfahrern, die schon mal kräftig am Kabel reißen. Entsprechend baut er nur Einzitzer für die schnelle Jagd, vom Harz bis in die Alpen. Als 2003 der jährliche Motorradtrip mit Kumpels nach Italien vom

Minivan-Urlaub mit Frau abgelöst wurde, erschien ihm die Kombination das Optimale: Urlaub mit Bike, Minivan und Frau, dabei Mautgebühren sparen und auch noch dem Wettergott den Finger zeigen. Aber ohne einen Anhänger anzubinden oder ein größeres Auto anzuschaffen? Und so reifte der geniale Gedanke, ein Motorrad im kleinen PKW dabei zu haben –

schnell zerlegbar und klein verstaubar. Aber natürlich kein unsägliches Minibike.

„Störfreimachung“

Bereits auf der Heimfahrt skizzierte er erste Gedanken – Fahrsicherheit und legale Zulassung als oberste Gebote, dazu einfachste Montage. Und hier, Freunde, trennt sich die Spreu vom Weizen. Für mausgraue Theoretiker eh nicht realisierbar, würden andere enorme finanzielle Belastungen sehen und technisch Unbegabte lächeln darüber mitleidig. Doch nicht unser Held. In der DDR gab's die Lösung der „Störfreimachung“, dieses Wort hat er sich zu eigen gemacht. Nach vielen Überlegungen, →



Nachdem das Hinterrad eingebaut und die Kette aufgelegt ist (unten), befindet sich schon das leichte Heckteil in den goldenen Händen (oben links), und Sekunden später ist der Kabelbaum mit zwei Hauptsteckern verknüpft



Berechnungen, Zeichnungen und Materiallisten beginnt im Januar 2004 der eigentliche Bau der Maschine, die Handwerksarbeit.

Erste Parameter bestimmen die Wahl von Motor und Rahmen. Es kommt nur ein Einzylinder in Frage, bevorzugt Viertakter und der Hubraum möchte schon 600 ccm betragen, der Rahmen wird selbst konstruiert und allein gefertigt. Nach der Erfahrung mit Honda wählt er aus der Liste ihrer Eintöpfe ein XR 600-Aggregat, das mit

Schäden preiswert zu ersetzen ist. Mit 44 PS ausreichend kräftig, und mit ihrem interessanten Vollradialkopf kommen Erinnerungen an die alte Rudge auf. Während der Überholung des Motors, der tragendes Element werden soll, reift schon die Gestaltung des Rahmens.

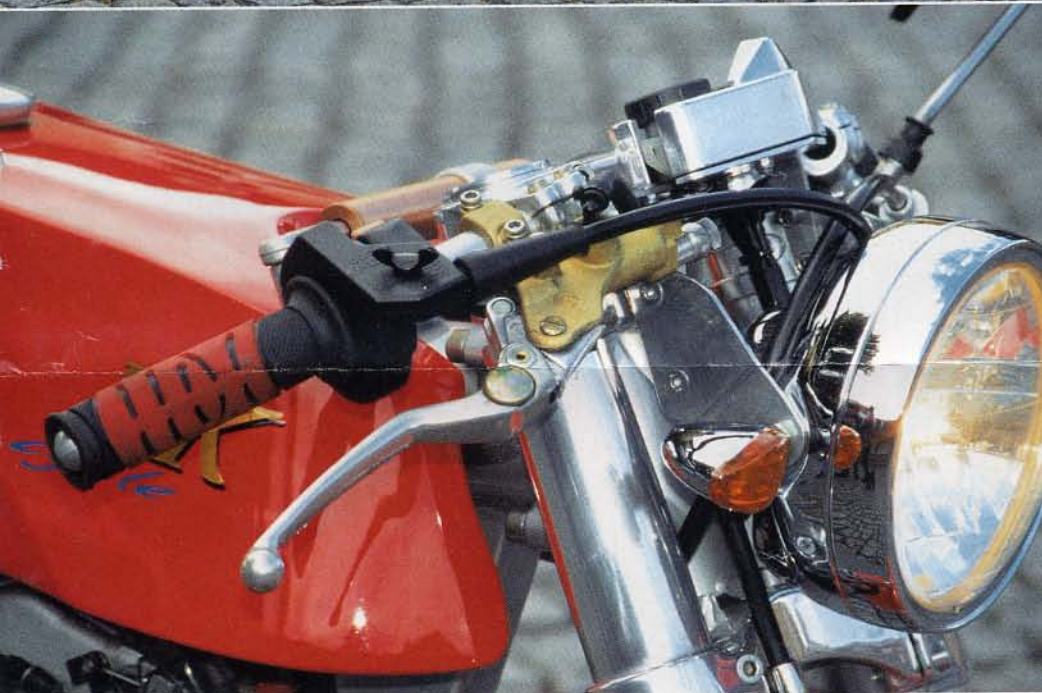
Genial bis zur Patentreife löst ...

... Mr. Goldhand die Aufgabe der Zerlegbarkeit. Die Maschine besteht aus drei Haupt-

teilen: der Vorderpartie mit Steuerrohr, Gabel, Lenker und Vorderrad, dem zentralen Rahmen mit Motoreinheit und Schwinge, sowie dem Heckteil mit Sitz, Schalldämpfer und Heckelektrik. Der Erbauer: „So habe ich mir mein Zerlegmotorrad gebaut.“

Die wohl verblüffendste technische Lösung ist die Anbindung der Vorderpartie ans Zentralrohr, indem beide Komponenten mittels vier Inbusschrauben am Steuerbereich sicher geflanscht sind. Dagegen war die Verbindung zum Heckteil mit ein paar Schraubverbindungen ein Kinderspiel.

Die Rahmentteile sind aus Präzisionsstahlrohr St 52-3 gefertigt und im MIG/MAG-Verfahren verschweißt. Wichtigstes und tragendes Element ist dabei das erwähnte Zentralrohr mit Mehrfachfunktion. Außer als Verbindung zwischen Front und Heckpartie dient es nach altem englischen „Oil in frame“-Prinzip als 1,5 l-Ölreservoir



TECHNO

UK CYCLE 600

MOTOR Honda XR (Bj. 1996), Einzylinder-Viertakt, luftgekühlt, ohc-Radialventiler, 591 ccm (Bohrung / Hub 97 x 80 mm), CDI-Zündung, Keihin-Vergaser (Ø 40 mm), Eigb.-Auspuß, Fünfgang-Getriebe, Kettenantrieb, 44 PS (32 kW) bei 6500 /min, 52 Nm b. 5500 /min, 175 km/h

FAHRWERK Eigb.-Rückgratrohrrahmen m. offenen Unterzügen, verschraubtem Lenkkopf u. Heck, Öltank u. Elektrik integriert. Cagiva-Gabel (Federw. 120 mm) m. Lenkungsämpfer, Honda-Alu-kastenschwinge m. Paloli-Monofederbein (Federw. 140 mm). San Remo-Drahtspeichenräder, vorn m. Eigb.-Nabe u. 120/70-17, hinten m. Honda-Nabe u. 150/60-17. Brembo-Einscheibenbremsanlage vorn, Honda-Scheibenbremse hinten, Eigb.-Achsschnellverschlüsse

ZUBEHÖR Eigb.-Alutank (8,5 l), Eigb.-Lenker u. Hebel, Eigb.-Fußrastenanlage (klappbar), Lampe u. Rücklicht aus Katalog, Eigb.-Hockersitz, Eigb.-Schutzblech, Digitaltacho, Eigb.-Elektrik ohne Batterie

METRIE Gewicht 127 kg, Radstand 1390 mm, Sitzhöhe 780 mm

» AM GASGRIFF

Rau und kräftig bellt der Single, das Handling des Leichtgewichts ist ein Traum – kein Schlingern oder Wackeln kann die Fahrfreude trüben. In den Kurven werden schon mal kräftigere Bikes gebügelt, und über 170 Spitze nehmen auch Schnellstraßen ihren Schrecken

KURZWERTUNG

| Motor | Fahrwerk | Kaufteile | Alltag | Wert |
|-------|----------|-----------|--------|-------|
| ★★★★☆ | ★★★★☆ | ☆☆☆☆☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ |

für die Trockensumpfschmierung, es nimmt Elektrikteile auf, und letztlich ist noch ein Hüllrohr für Verkabelung und Bowdenzüge darin untergebracht. Vorn führt ein Kastenprofil nach unten zur Motoraufnahme, hinten laufen zwei Rohre um den Vergaserblock zur Schwingenlagerung, wobei grazile Dreiecksverbände die Steifigkeit zu Rückgrat und Heck verbessern. In knappen sechs Monaten Gesamtbauteilzeit stand der Falter auf den Rädern!

Filigrane 127 Kilo geben die Würze

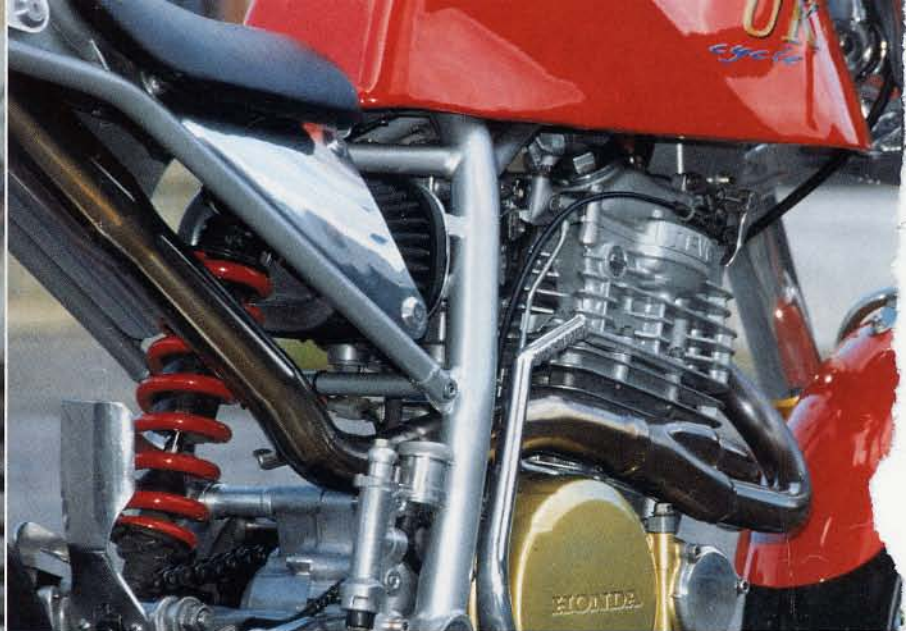
Der Hauptrahmen wiegt nur 6,5 kg, das Heck nur 2,5 kg. Die komplette Maschine bringt fahrfertig mickrige 127 kg auf die Waage. Zusammen mit Fahrer müssen die 44 PS also etwa 195 kg beschleunigen, was einem Leistungsgewicht von 4,5 kg/PS entspricht. Zum Vergleich: BMW F 650 – 5,2 kg/PS, Harley 1200 Sportster – 5 kg/PS,

**In 12 Minuten
kann man sich eine
Tiefkühlpizza wärmen
oder ein Motorrad
fahrfertig aufbauen
– mit handverlesenen,
leckeren Zutaten**

Yamaha 1100 Bulldog – 4,9 kg/PS. Aufwendige Fahrversuche galten der perfekten Fahrwerksabstimmung und einem sauberen Motorlauf. Der Radstand ist mit 1390 mm kürzer als bei einer Ducati 999, der Lenkkopfwinkel beträgt konventionelle 65°, der Nachlauf ist mit 95 mm ebenso im grünen Bereich, die Radlastverteilung liegt sehr günstig bei 52 zu 48 % (v./h.), und letztlich ist die Sitzhöhe von 780 mm den Proportionen des Fahrers angemessen.



Da eine Batterie zu viel Ballast wäre, kommt die Stromversorgung direkt von der Lichtmaschine, die für Zündspannung, Halogenlampe und Rücklicht ausreicht. Blinker und die Kennzeichenbeleuchtung haben LED-Technik. Die Gesamtzahl der Detaillösungen und Einzelanfertigungen würde hier zu weit führen, allein die Bedienelemente sind Spezialanfertigungen (auf den Abbildungen ist die erforderliche Hinterradbremshelbführung zu erkennen). →



Nach dem fahrfertigen Zusammenbau (links) findet die Werkzeugpatrone ihren Platz links vom Federbein (oben). Der VW Käfer ist nicht gerade für sein Platzangebot berühmt, dennoch ist der Caféracer locker einzuladen (unten). Der Klappstuhl hat TÜV, versteht sich

„Die kleine Werkzeuggröhre sitzt am Rahmenheck und paßt in jede Handtasche“



Die Auspuffrohre sind z.T. aus Edelstahl selbst gefertigt, der Schalldämpfer zur Gewichtsersparnis aus Alu. Dennoch vereinfachte der Griff ins Teileregale den Aufbau. Die bildhübsche Gabel spendete eine Cagiva Mito 125, Scheinwerfer und Miniblinker stammen aus dem Zubehörhandel. An die Alukastenschwinge der Honda XR ist das Paioli-Federbein ohne aufwendige Hebeleien direkt angelenkt. Die Vorderradbremsanlage von Brembo fügt sich harmonisch in die Gesamterscheinung, hinten verzögert die original Bremse der XR. Die

Felgen stammen von der Firma San Remo, wobei vorne eine Eigenbaunabe genutzt wird und hinten die seltene 32er Lochung der XR-Nabe beibehalten wurde. Schutzbleche, Sitzbank und Tank sind natürlich Eigenbau, wobei der Spritbehälter noch nicht ganz zur Zufriedenheit des Perfektionisten ist.

Perfekt klappt dagegen ...

... der Zusammenbau. Zerlegt besteht der Bausatz nur aus den drei Hauptteilen, dem Hinterrad, Tank und hinteren Stoßdämpfer. Alles kann von einer Person ohne Hilfe, nur auf dem Hauptständer und einem dritten Standbein mit einem speziellen Werkzeugsatz – in einer abnehmbaren Werkzeugpatrone am Rahmenheckteil – montiert werden. Man kann kaum folgen, so schnell ist die Frontpartie angeflanscht, die hochgestellte Schwinge abgeklappt und

das Federbein montiert, Hinterrad rein und die Kette aufgelegt. Mittels zwei Hauptstecker an Front und Heck wird der Stromkreis geschlossen, Gas- und Kupplungszug eingehängt, und schon hält der Meister das Heckteil in Händen, um es mit wenigen Handgriffen zu befestigen, die Bremsverbindung zum Hinterrad geschieht ebenso geschwind wie das Aufsetzen des Tanks. Gestoppte 12 Minuten sind jetzt vergangen und das fahrfertige Motorrad offenbart sich dem Auge des staunenden Betrachters. Benzinhahn auf und zweimal gekickt, der Bullerjan läuft. Ab geht's, auf die kurvigen Waldsträßchen der Umgebung ...

FAZIT

Ein echter Caféracer, der in den Kofferraum paßt! Wenn sich Topmodels ihre Beine versichern lassen, sollte sich unser Edelschrauber seine Hände vergolden lassen