

VERWANDLUNG



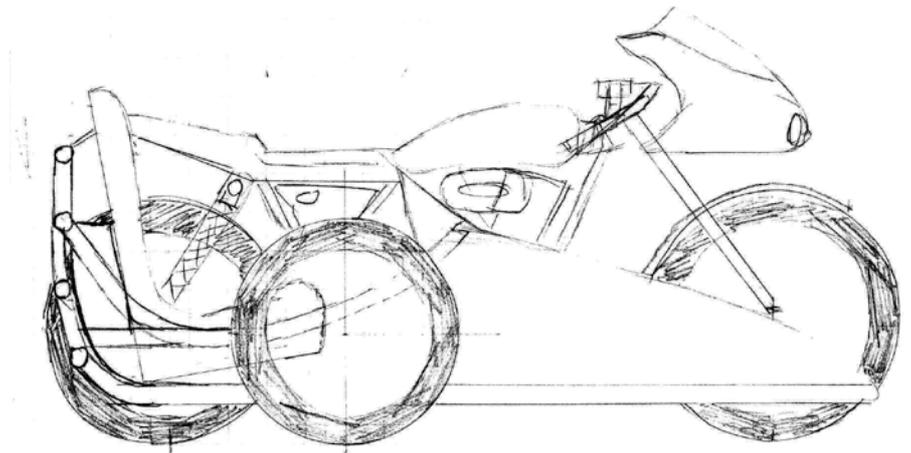
Der 20. Mai 2007 ist ein warmer Sommertag. Nach dem Abendessen setzt sich Rainer an den Computer und entdeckt das Auktionsangebot einer unscheinbaren Harley-Davidson Sportster: Baujahr 1997, 2003 neu aufgebaut mit einem 90-PS-Buell-Motor – ein Wolf im Schafspelz. Angebotsende um 18:54:53 Uhr – noch 25 Minuten.

Um 18:39 Uhr teilt Rainer seiner Frau Petra mit, dass ihm das Angebot gefällt. Sie hebt die Augenbrauen, ist erstaunt und bittet um Bedenk-

zeit. Rainer: „Noch 15 Minuten bis zum Auktionsende!“ – Petra: „Du spinnst!“ (18:43 Uhr) – Petra: „Na ja, wenn du zu deinem Gespann unbedingt noch eine Solomaschine möchtest, dann mach es halt.“

(18:46 Uhr) – Fünf Sekunden vor Angebotsende gibt Rainer sein Höchstgebot ab. Er klickt auf den „Bieten“-Button. – 18:54:53 Uhr: Die Harley-Davidson Sportster gehört Rainer.

Die Wandlung der eher schlichten Sportster zu einem Gespann konnte beginnen.



Beim Abholen wird die Sportster Probe gefahren und: Oh, oh, oh, da muss definitiv eine andere Auspuffanlage dran! Mit den montierten Tüten hat man die Sheriffs am Hacken, bevor der zweite Gang eingelegt ist – außer Echo ist in der Abgasführung nichts zu finden.

Im Restjahr 2007 folgen die ersten konkreten Überlegungen für die ersten Umbaumaßnahmen, und im Internet geht Rainer alsbald auf die Pirsch nach geeigneten Bauteilen. Erste Maßnahme ist der Frontumbau. Das soll etwa so aussehen wie bei einer Buell Firebolt, geadelt mit einem schwarzen Z-Lenker.

Auf der Gespann- und Motorradmesse in Sinsheim folgen im Februar 2008 Informationsgespräche mit Helmut Herrmann von der Firma Stern und dem Kunststoffbauer Jürgen Mayerle. Herrmann ist anfangs noch skeptisch bezüglich der geplanten Sitzposition im Boot. Jürgen Mayerle sendet Rainer nach der Messe Bilder von Formen, die er verwenden könnte.

Zwischenzeitlich macht sich Rainer an die Neugestaltung des Motorradhecks. Zutaten: Eine Breitreifenschwinge der Firma HBS (Harley Biker Shop in Bonn), eine im Internet ersteigerte 16x5,5-Zoll-Felge, eine Metallsäge zum Absägen des bestehenden Heckes sowie jede Menge Kleinteile, die teils aus dem Vollen gesägt und gefertigt sind. Ein Heck mit Streetfighter-Optik entsteht, und Rainer lernt während der Anpassung des Heckteils die Kunst der GfK-Verarbeitung kennen. Durch den Breitreifenumbau muss auch der Riemenantrieb an die veränderte Geometrie angepasst werden.

Kaum ist der Lack des Heckbürzels trocken, geht das Teil zum Aufpolstern zum Sattler Märkl. Derweil wird eine originale H-D-Auspuffanlage montiert. Schließlich lässt Rainer alle bisherigen Umbauten an der Sportster beim TÜV eintragen und fährt sie für den Rest des Jahres noch im Solobetrieb, bevor die erweiterten Umbauarbeiten zum Gespann beginnen.

Nach Montage einer zurückverlegten Fußrastenanlage passt die Firma Stern einen Gespannhilfsrahmen an und definiert die



Der Beweis: Erst mit dem Beiwagen wird ein Motorrad komplett.



Das Design entsteht.

Vorgaben für die spätere Verlegung der Krümmer. Im Frühjahr 2009 wird die Front der Sportster noch einmal überarbeitet, und Rainer entscheidet sich endgültig für einen M-Lenker aus Edelstahl. Um dem Motorrad ein geduckteres Aussehen zu verpassen, wird die Frontverkleidung tiefer gesetzt. Die ersten Skizzen des Beiwagens entstehen.

Buell-Spezialist Norbert Lackinger fertigt einen VA-Krümmer mit einer 2-in-1-Zusammenführung an, die auf die linke Motorradseite geht. Gekrönt wird das Ganze mit einem Akrapovic-Carbon-Endtopf. Der originale Vergaser wird durch einen HSR-42 von Mikuni ersetzt Hintergrund: Leistungssteigerung. Der originale Vergaser ist ein Keihin Gleichdruckvergaser, der Mikuni ein Flachschiebervergaser. Die Empfehlung kam von Norbert Lackinger, der damit gute Erfahrungen aus dem Tuning-Geschäft hatte.

Es folgt der entscheidende Schritt zum Gespann: Die Sports-ter erhält eine Vorderradschwinge. Stern montiert vorn und hinten orange lackierte Verbundfelgen –

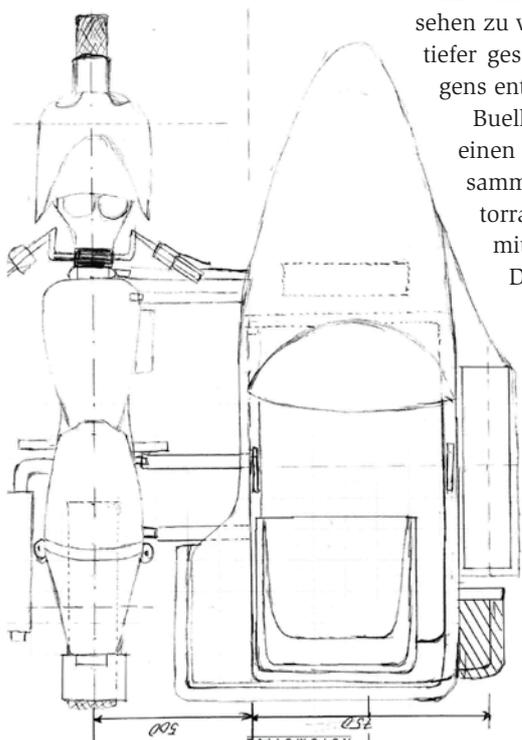
ein echter Hingucker! Der Gespannbauer passt den Beiwagenrahmen zunächst nur grob an und stattet ihn mit einem Dummy-Rad aus. Schon sehnsüchtig erwartet, kommt der Gespann-Rohbau wieder in Rainers Garage.

Im Winter 2010/11 setzt Rainer auf den Beiwagenrahmen zunächst ein Holzgestell und darauf ein Styropor-Modell. Er schnitzt die ersten Formen heraus und platziert einen Schalensitz aus dem Motorsport. Parallel dazu wird der Schriftzug für den Tank entworfen und bei der Firma Foliatic hergestellt. Dann geht der Tank zum Lackierer.

Im März 2011 geht's wieder auf Reisen, diesmal zu Jürgen Mayerle. Rainer und Mayerle probieren mehrere Formen aus und entscheiden sich für den Prototypen, aus dem sich Jürgen für sein Hayabusa-Gespann ein Boot gefertigt hat – eine Roadstervariante des F1-Beiwagens. Diese Form soll es werden, auch wenn noch Modifikationen erforderlich sind.

So muss das Bootsheck als Einzelstück neu laminiert werden. Der Schalensitz wird kurzerhand mit einer Säge auf ein passendes Maß gebracht. So entwickelt sich die Beiwagenform Schritt für Schritt, und viele gute Ideen von beiden Seiten fließen ein.

Designbestimmende Details werden festgelegt: Kontur und Form des Hecks mit den





Das Boot ist fertig und zur Abholung bereit. Alle gemeinsamen Ideen sind umgesetzt, und ein wunderbares Einzelstück ist entstanden. Im Bild Kunststoffbauer Jürgen Mayerle.

beiden Staufächern, Lage eines späteren Zusatztanks, Position des LED-Tagfahrlichts und Optik der Lampenverkleidung, Größe und Höhe der Beiwagenscheibe, Designübergänge diverser Anbauten, der Abstand Beiwagen zum Motorrad, Gestaltung der Armaturentafel und vieles mehr.

Gerade die unzähligen Kleinigkeiten brauchen Zeit. Rainer lässt sich nicht hinreißen, das Gespann jetzt auf die Schnelle zusammenzuba-

DAS FAZIT VON RAINER

„In dem über vier Jahre andauernde Wahnsinn ist aus der HD-Sportster ein absolutes Einzelstück geworden. Sie begeistert mich in ihrem Aussehen, das so gar nicht mehr Harley-mäßig anmutet. Die Sportster wird mehr denn je ihrem Namen gerecht und zeigt in Verbindung mit dem Buell-Motor recht sportliche Eigenschaften.

Ein Reisemobil ist es nicht geworden und sollte es auch nie werden. Der Beiwagenpassagier ist genauso wie der Fahrer den Wind- und Wetterverhältnissen ausgesetzt. Einen Schutz oder Verdeck gibt es nicht. Spartanisch, hart, sportlich und tief sollte es sein, ausgelegt auf die Kurvenhatz mit mächtig viel Dampf aus dem Keller des langhubigen Buell-Aggregates – mein Spaß-Mobil.

Es waren über vier Jahre nötig, um das Gespann so auf die drei Räder zu stellen. Nicht weil es arbeitstechnisch so lange hätte dauern müssen. Nein, einfach weil diese Zeit erforderlich war, um alle Vorstellungen und Ideen entstehen zu lassen, die sich am Ende in vielen Details wiederfinden. Vieles wurde verworfen, geändert oder nochmals neu gemacht, doch es hat sich gelohnt. Erst die Zeit hat das Endprodukt zur Reife gebracht.

Es war auch eine Zeit mit Spaß am Schrauben, am Überlegen, am Tüfteln, am Frieren in der eiskalten Garage im Winter, mit Erfolgserlebnissen, wenn ein „Oh“ oder „Ah“ von Zuschauern kam, oder mit Misserfolgen, wenn mir manche Dinge nicht gefallen haben und alles nochmal neu gemacht werden musste. Nicht gefallen hat mir beispielsweise die mangelnde Qualität der Ikon-Federbeine. Bereits zwei Defekte sorgten für Verdruss.

Dass das ganze Vorhaben budgetseitig etwas aus dem Ruder gelaufen ist, darf auch erwähnt werden. Aber so ist es wohl meistens, wenn man beginnt, auch in Details seine Vorstellungen umzusetzen mit dem Willen, keine größeren Kompromisse einzugehen, wenn man schon so weit fortgeschritten ist. Denn nur so ist man hinterher auch überzeugt, richtig gehandelt zu haben.

Jetzt ist der Fahrspaß angesagt. Und wie es sich gehört, möchte ich lernen, das Gespann auch sportlich beherrschen zu können. Dazu habe ich schon bei der Firma Pro Side-Car ein Gespanntraining absolviert.“



TECHNIK

Motor: Harley-Davidson XLH 1200 Sportster mit getuntem Motor aus der Buell M2 (Baujahr 2002), luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45-Grad-V-Motor, Hubraum 1203 cm³, Verdichtungsverhältnis 10:1, Nennleistung ca. 73,6 kW (100 PS) (Anmerkung: es sind auf dem Leistungsprüfstand 93 PS am Hinterrad gemessen worden. Aufgrund der ganzen Modifikationen mit Vergaser, Luftfilter, Krümmerlängen, Auspuff, etc. kann man es mit einer Serienmaschine nicht mehr vergleichen) bei 6300/min gemäß Leistungsprüfstand, max. Drehmoment 110 Nm bei 5600/min, Kurbelwelle quer liegend, vier unten liegende zahnradgetriebene Nockenwellen, zwei Ventile pro Zylinder, Hydrostößel, Stoßstangen, Kipphebel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Lichtmaschine 520 W, Batterie 12 V/12 Ah.

Fahrwerk: Hilfsrahmen aus Stahlrohr, Vierpunktanschluss, geschobene Vorderradschwinge.

Bremsen: Verbundbremse mit zwei Grimeca-Sätteln und 210er Scheibe am Bootsrad. Am Motorrad vorne zwei 300-mm-Bremsscheiben, hinten 290er Scheibe, beide Bremszangen vorne aus der HD-V-Rod, hinten ein Brembo-Vierkolben-Sattel.

Bereifung:

Vorn:165/65
auf Stern-Verbundrad 4,5 x 15
Hinten:.....185/65
auf Stern-Verbundrad 5,5 x 15
Seite:165/65
auf Stern-Verbundrad 4,5 x 15

Beiwagen:

Karosserie: Einzelstück, F1 Roadster
Radführung: gezogene Schwinge
Federbein: Wilbers-Ecoline-Dämpfer
Sitzbreite: Sport-Schalensitz
Zusatztank: Noch nicht realisiert,
Einbauraum hierfür in einer Hohlkammer
im linken Beiwagenbereich vorgehalten

Abmessungen Gespann:

Gesamtlänge:2300 mm
Gesamtbreite:1760 mm
Radstand:1590 mm
Spurbreite:1250 mm
Seitenrad-Vorlauf:390 mm
Seitenrad-Vorspur:30 mm
Vorderrad-Nachlauf:40 mm

Gewichte:

Leergewicht:360 kg
Zul. Gesamtgewicht:565 g

Umbaukosten:ca. 23.000 EUR
Bauzeit:4 Jahre



Vorläufige Krönung des Umbaus war ein zweiter Platz bei der Custom Bike Show anlässlich der HD-Europäan Bike Week bei Faak am See.

steln. Mit Geduld und Liebe zum Detail werden die Staufächer mit einem Verschlussmechanismus ausgestattet, die Sitzbefestigung adaptiert und die Kabel für Blinker und Leuchten verlegt. Für eine spätere Gegensprechanlage werden Bohrungen für die Verbindungsstecker gesetzt. Zum Schluss wird die Bootsoberfläche lackierfertig geschliffen und mit Feinspachtel die Poren im GfK ausgebessert. Für das Finish wird die Folienbeklebung ausgearbeitet und Schriftzüge entworfen. Alles wird aufwendig in Einzelanfertigung hergestellt.

Rainer bespricht mit Helmut Herrmann die Feinheiten zur Rahmenmodifikation. So zum Beispiel der Beiwagen-Heckrahmen aus Stahlrohr, der auch gleichzeitig ein Auffahrschutz für den Passagier sein soll. Der ist ursprünglich deutlich breiter geplant, doch Helmut Herrmann überzeugt Rainer, den Heckrahmen aus optischen Gründen möglichst schmal zu halten.

ADRESSEN

HBS

Tel. 0228 5288190, www.harleybikershop.de

Foliatec, Schriftzugerstellung für den Tank

Tel. 08442 9587880

www.autoglasfolien-einbaustation.de

Lackinger, Norbert, Buell-Spezialist

Tel. 06263 9793, www.luckyparts.de

Märkl, Sattlerei

Tel. 08454 9140140, www.autosattlerei-maerkl.de

Pro Side-Car

Tel. 07143 94875, www.prosidecar.de

Mayerle, Jürgen:

hat den Beiwagenbau eingestellt, wird aber von

BEKA-Formteile, Tel. 0179 5954656

www.beka-formteile.de weitergeführt.

Stern Gespannservice

Tel. 09421 1804951, www.stern-gespannservice.de

www.stern-gespannservice.de

Die Bauzeit von vier Jahren sieht man schließlich dem Gespann an. Die Einbeziehung der Erfahrung der Fachleute, gemixt mit den eigenen Vorstellungen, haben aus dem Projekt ein fantastisches Gespann entstehen lassen. Und wenn Rainer den Motor anwirft und lächelnd um die nächste Kurve biegt, ist noch lange das bollernde Geräusch des Motors zu hören.

Bernhard Götz

bg@motorrad-gespanne.de