

Kick.Start

Fachblatt für schöneres Fahren

AUSGABE 1/2013





Angeklickt	3
Schauen & Staunen	4
16. XT-Treffen des Stammtischs Nürnberg	8
Flammkuchentreffen Biblisheim	10
Sternfahrt zum Köterberg	14
Hauptstadt-Treffen beim alten Wasserwerk	16
Treffen IG Kassel & Thöny 4.0	18
Interview Thöny	21
Asphalt & Staub: Grab the Flag, Pannoniaring	22
Reisebericht: Winterfahrt zum Gamsstein	28
Reportage: Kackstuhl Kustoms Hattrick!	38
Reportage: SR 500 Umbauten auf der CB 2012	46
Bucheli-Projekt: Beölung frischer Motoren	52
Technik: Einbau einer Warnblinkanlage	54
Termine/Vorschau/Impressum	56



2013 steht ganz klar im Zeichen des großen SR-Jubiläums. Im Mai startet die Gemeinde durch und feiert ihre SR, sich und die Tatsache, dass das Leben schön ist. Und ja, es hat eine kleine Unsicherheit gegeben im Vorfeld: Die Biker's Farm, die ursprüngliche Location für die Feier, ist pleite. Leider. Denn wir hätten gerne dort gefeiert, die Biker's Farm hätte uns gerne dort feiern lassen. Aber keine Bange – ein neuer Platz ist gefunden. Die Schützenhalle in Vreden-Doemern. Sie bietet fast ebenso viel wie die Farm, eben nur keine Gastronomie – stattdessen kommt ein Caterer. Einen entscheidenden Pluspunkt hat die neue Location: ein festes Dach für bis zu 500 Feierwillige, falls es die Party verhaseln sollte; Sanitärgrundkomfort ist gegeben ebenso die für viele wichtige Feuerstelle. Noch etwas Erfreuliches: Die Preise konnten gehalten werden! Eine Übernachtung inklusive Frühstück kostet 10 Euro; das Paket mit zwei Nächten 18 Euro. Band gibt's auch, das Bier ist schon geordert, aber natürlich noch nicht kühl gestellt.

Die letzten fünf Jahre hat die Kick.Start die Ereignisse um die SR begleitet, Einblicke in die Szene gegeben, den ein oder anderen Umbau vorgestellt und treu über die Treffen

berichtet. Und es hat Spaß gemacht, das Magazin für schöneres Fahren wachsen zu sehen. Danke! Aber: Für mich wird die Ausgabe nach dem Jubiläum, die Nr. 2 des Jahres 2013, die letzte sein. Warum? Nun, ich möchte einfach in meiner freien Zeit nicht genau das gleiche machen, mit dem ich mein Brot verdiene. Mich zieht es dieses Jahr verstärkt in den Garten, zum Sport und ja, auch in die Werkstatt, um zu schrauben. Nach dem Schreibtischjob will ich etwas mit den Händen werkeln, etwas schaffen, ganz konkret.

Fünf Jahre sind eine runde Zeit, und es kommt der Moment, das Staffelh Holz weiterzugeben. Wer greift es auf?

Thöny

Alle Infos zur Feier: für Facebookianer: <http://de-de.facebook.com/35JahreSr500>, www.35-jahre-sr500.de

Potenzielle Nachfolger für die Kick.Start können sich gerne wenden an: thoeny@sr-treffen.de



Sölk reloaded

Eine Riesenflut – und zack! kam 2011 das Aus für den alten Platz für das Sölkpasstreffen im österreichischen Oberwölz. Eine Lösung musste her. Und da Barbara vom Camping Rothenfels die angenehme Truppe aus SR-, XT- und Alteisentreibern so schätzt, hat sie für das Pfingsttreffen einen neuen Platz angeboten: Gerngroß, ein bisschen weiter den Berg hoch, aber nicht weniger ideal für das Treffen.



Trümmer des Toiletten-/Duschwagens auf dem alten Platz.



ÖAMTC? Es gibt hier keinen ÖAMTC!



Elchsloch umzu auf dem Heimweg



Knepta reitet das Testosteron-Eisen



Ministry of silly walks



Gemütliches Beisammensetzen auf einer der Terrassen



Roll auf seiner tapferen Alpinkatze



Gelb und gelb gesellt sich hier eher ungern



Fußwärmer



Christoph in seiner Kleinstküche



Frühstücksküche à la Schmie



Keine Glut? Bremsenreiniger! Und nur nicht sparen



Die unterste Etage des Gerngroß



Abendessen im Sonnenschein



Österreichisch-bayerische Wirtshaus-Atmosphäre



Pointers Waffe



Vorzeige-XTs am Sölkpass oben



Grisus „Cosa“ erfährt verdiente Wyrdigung



Ausflug zu Heinrich Harrer (Museum in Hüttenberg)



Die Suche nach der berühmten Bremsluftbohrung



Musikunterricht für Arme? Tröööööt!



Krzystoph lernte heute alles über seine XT, was er bisher nicht wusste



Und jetzt das hohe C!



Schmetterling fürs Blümchengespann



Feuerteufel im mittleren Stockwerk



Rasender Roll auf röhrender Alpinkatze



April, April!

16. XT-Treffen des Stammtischs Nürnberg – eine recht frische Angelegenheit. Warum es sich trotzdem lohnt, nach Zettmannsdorf zu fahren.

Die Temperaturen in den Höhenlagen des Siegerlandes lagen im April 2012 nur knapp über 0°. Die Wetterfrösche meldeten auch für Zettmannsdorf keine sonnigen 25°. Warum sollte sich man dann rund 325 Kilometer Anfahrt antun? Ganz einfach: Weil der Nürnberger XT/SR-Stammtisch sein 16. XT500-Treffen ausrichtet und man nette Leute wiedersieht. Oder weil das 0,5er Bier im Brauereigasthof Seelman nur 1,80 Euro kostet. Alles gute Gründe, also warm einpacken, den Eintopf anwerfen und los.

Mit abnehmender Entfernung zum Ziel stiegen die Temperaturen und die Mundwinkel. Nach rund fünf Stunden knatterten Berni und ich ein, wurden von den schon anwesenden Leuten herzlich begrüßt. Den Abend verbrachten wir im Schankraum des Gasthofs und hatten bei Speis und Trank viel Spaß. Zu dieser lustigen Runde kam,

fast um Mitternacht, noch der Krankentransportswagen mit Gitti und Heike.



Auf das gemeinsame Frühstück folgte eine kurze Regenerationsphase, damit während der Ausfahrt keine/r schlapp macht, und in dieser Zeit trudelten noch weitere Leute ein. Die von Ralf ausgearbeitete Tour führte uns über herrliche Landstraßen und Waldwege, die bei uns nur für Land- und Forstwirt-

schaft freigegeben wären. Zum Kaffee sind wir zum Flugplatz Burg Feuerstein gefahren, zu dem auch das Versehrten-Team Gitti und Heike ohne Straßenkarte hingefunden hatte. Von dort wurde Teil 2 der ungefähr 160 Kilometer langen, sehr schönen Ausfahrt gestartet, sogar eine Fährfahrt inklusive.



Dank der guten Mitarbeit aller 16 Fahrer/innen ging keiner verloren, und eine Panne gab es auch nicht. Dass Birgits XT während der Ausfahrt geröchelt und geschmeckelt bestimmt fünf Liter Öl durch den Auspuff geblasen hat, zählt ja nicht als Panne.

Während der Ausfahrt sind noch weitere Besucher beim Gasthof Seelman eingetroffen, und folglich war es abends eine große Runde, die den Wirt auf Trab hielt. Die Bierdeckel hatte er hinterm Tresen deponiert und musste beim Striche machen immer drauf achten, ob sich die Sitzordnung geändert hat. Und als dann der Deckel von „Paul“ auftauchte, guckte er etwas verstört. Sonntagmorgen. Frühstück ist fällig, die Brötchen lecker, der Kaffee etwas dünn, die Milch noch dünner. Während die einen schon ihr Geräffel einpacken, werden andere erst wach und müssen feststellen, dass der Kaffee alle ist. Hallo? Der Koffeinhaushalt muss stimmen. Bestimmt hatte der Wirt für den Kaffee keine Augen mehr, weil er verzweifelt „Paul“ suchte, denn der hatte seinen Deckel noch nicht bezahlt. Ich konn-

te zwar keinen Kaffee auftreiben, aber bevor einer ‚nen Herzkasper bekam, habe ich das Geheimnis um „Paul“ gelüftet. Merke: Nicht zu jedem Deckel gibt es einen Gast.

Abfahrt. Christian, Josie, Wolle, Berni und ich wollen zusammen bis Fulda fahren. Allerdings kommen wir nur bis Schweinfurt. Josie hat eine dicke Pfote und kann nicht mehr fahren. Sie und ihre XJ werden mit dem ADAC abtransportiert. Berni und ich nehmen die falsche BAB und machen einen „kleinen“ Umweg über Thüringen. So lernt man die Gegend auch kennen. Irgendwann auf der Strecke rutscht mir das Hinterrad weg, aber zum Glück bin ich nicht abgestiegen. Allerdings eiere ich danach durch die Kurven. Ich bekomme keine vernünftige



Linie mehr hin. Habe ich mich denn so erschreckt? Naja, die letzten 200 der insgesamt 1000 Kilometer wird halt geeiert statt gefahren. Leicht angefroren und müde trefen wir gegen 19 Uhr zuhause ein. Die Inspektion am nächsten Tag bringt dann ans Licht, warum die Fuhre keinen vernünftigen Fahrstil mehr akzeptierte: Die Schwingenachse war gebrochen. Trotzdem – selbst so etwas ist kein Grund, nicht wieder nach Zettmannsdorf zu fahren. Zu fahren, nicht zu eiern!

Karsten





Willkommen im Auenland!

Jedes Jahr Mitte April zieht es die SR-Fahrer, vor allem die aus dem Süden, ins beschauliche Biblisheim. So heimelig und freundlich ist es dort, dass sich der Vergleich mit einem anderen berühmten Landstrich geradezu aufdrängt: der Heimat von Frodo Beutlin & Co.

Friedlich liegt das Auenland in der Frühlingssonne. Vor allem im Nordviertel weiß man ein gutes Bier zu schätzen. Gemüsebeete schlummern sanft in den hübschen Vorgärten, sauber geschnittene Hecken säumen die Straßen durch die heimeligen Dörfchen. Sanft gewellt ist das Land, von Flüsschen und Bächen durchrieselt, von schattigen Wäldern bedeckt. Wer hierher reist, nimmt manchmal die Fähre über den

Brandywein, den großen Fluss des Auenlands, der es zu seinem Nachbarn im Osten hin ganz natürlich abgrenzt. Die Einwohner, die Hobbits, gehören einem gemütlichen Schlag von Leuten an, die nicht zu kriegerischen oder etwa grausamen Taten neigen. Wenn sie feiern, dann gewaltige Feste mit möglichst vielen Gästen, die sich um ein lodernes Lagerfeuer versammeln, muntere Gespräche pflegen, hin und wieder auch



fröhliche Lieder singen, und immer kommt Deftiges auf den Tisch. Gastfreundschaft ist hier nicht nur eine viel gelobte Tugend, sondern eine Selbstverständlichkeit.

Und jetzt sagt selbst – ist das noch das Elsass um Biblisheim oder das ferne Auenland im Dritten Zeitalter?

Thöny





Mai am Monte Wauwau

Sternfahrt zum Köterberg – Tour der Eintopf-Freunde Südheide

Wie jedes Jahr versammelt sich ein Teil der SR-Gemeinde am Köterberg, um den Start in die anbrechende Saison würdig zu begehen und das ein oder andere Gesicht nach dem langen, kalten Winter endlich wiederzusehen.

Dieses Jahr (2012) hat Biker-Else die Organisation unserer Tour zum Köterberg übernommen, nachdem es bei mir am Samstag vorher nach einem krankheitsbedingten Ausfall aussah.



Die Tour begann bei trockenem Wetter. Erster Treff war die HEM-Tankstelle in Meine. Bereits hier hatten sich sieben Eintopf-Freunde und drei weitere Freunde und Verwandte eingefunden. Nach einem Start-Foto mit Selbstauslöser fuhren wir

gemeinsam nach Vechelde zum zweiten Treffpunkt, ebenfalls eine HEM-Tanke. Nach der Begrüßung der hier neu Hinzugestoßenen ging die Tour über einen für die meisten neuen Streckenverlauf in Richtung Eime. Das zarte frische Grün an den Bäumen und auf den Feldern war unbeschreiblich. Das satte Gelb und der üppige Duft der Rapsfelder trugen ebenfalls zum Fahrgenuss in der Natur bei. Noch kurz über den Nienstädter Pass, dann über Gronau zu einem leeren Netto-Parkplatz in Eime. Premiere – die Eintopf-Freunde als Erste am Treffpunkt! Doch nur einen Wimpernschlag später war der Vorsprung dahin, denn schon rollten die Hannoveraner an.

Zeit genug, um nach der Begrüßung auch hier nebenan an der HEM-Tanke das Fahrzeug zu betanken. Während Claudia tankte, sammelte ich schon mal fleißig den Euro für die Weser-Fähre in Polle ein, um mit dem

Gruppentarif die Überfahrt preiswert zu gestalten. Nicht schlecht staunte ich, als ich von Claudia das Geld einsammeln wollte. denn sie meinte nur: „Wieso Weserfähre? Wir fahren über eine Brücke.“ Tja, dumm gelaufen ... Ein kurzer Beschluss mit mir selbst, eine Frage in die Runde, zustimmendes Nicken von einigen, und der Betrag wechselte in die Hände von Frank, dem Betreiber



des SR-Forums. Die Kasse stand mit gut 48 Euro im Minus, und da kamen die 35 Euro gerade recht. Frank hatte übrigens die Gelegenheit der Sternfahrt genutzt, um die neu verbaute „Fehlschliff-Nocke“ zu testen. Unterwegs stand am Straßenrand ein SR-Fahrer, der gerade wenden wollte, um sich uns anzuschließen. So zumindest sah es für uns aus. Dabei waren wir doch gar nicht verabredet! Also stoppten wir, und es stellte sich heraus, dass ihm die Hupe abvibriert war. Die beiden herunterhängen Kabel hatten den Scheinwerfer durch eine Kurzschluss-handlung verdunkelt. Ach, und eine von zwei Schrauben zur Nummernschildbefestigung war ebenfalls flüchtig. Dass die SR neben der Batterie eine Ersatz-Sicherung besitzt, war eine schöne neue Erkenntnis für ihn. Und ein Kabelbinder gab dem Nummernschild „ein kleines bisschen Sicher-

heit“ (frei nach der Band Juli). Auf dem Köterberg wurden wir bereits von OWL sowie Bergisch Land erwartet. Die Idee von Lindi, der selber verhindert war, sich mit dem Forums-Namen kenntlich zu machen, griff ich auf und trieb sie mit Holz-Wäscheklammer n und einem Stift voran. Leider spielten nicht alle Anwesenden mit, aber ein Anfang war gemacht. Das obligatorische Zielfoto über-

ließen wir einem Profi. Der Heimweg führte uns wie alle Jahre zur Villa Löwenherz, zum gewohnt guten Kaffee- und Kuchenstopp. Dabei haben wir die weitere Route abgesprochen, denn irgendwo trennten sich die Wege der Gruppe. Claudia entführte uns auf ihre Hausstrecke – eine schlaue Entscheidung, denn diese Route war uns völlig neu. Das Leinebergland hat ja so tolle Abschnitte! Als wäre sie genau für unsere Eintöpfe eigens geschaffen worden.

Wir kosteten den Tag richtig aus und genossen ihn bis zu den letzten Sonnenstrahlen. Die Sonne ging rot unter, ein Gut-Wetter-Versprechen für den Folgetag.

Mit einem breiten Grinsen im Gesicht nach Hause gekommen,
WolleT



Wasserwerker 2012



Kaum sind zwei Jahre vorbei, fordern die Eintopftreter erneut auf, sich im Juni beim alten Wasserwerk in Berlin einzufinden. Höchste Zeit also für einen Besuch in der Hauptstadt!

Diesmal wird nicht mit der SR gefahren, stattdessen darf die XT als Trailerqueen posieren. Der Bulli dient uns als Krankentransportwagen, denn Gitti ist noch nicht fit genug, um die Fahrt auf zwei oder drei Rädern zu machen. Dass wir unterwegs außerdem trocken bleiben, nicht im Zelt schlafen dürfen und Gepäck satt mitschleppen können, nehmen wir gern in Kauf.



Freitagsnachmittags kommen wir an und können die Eintopftreter noch bei den letzten Vorbereitungen unterstützen. Das machen wir, indem wir Kaffee und Bier auf Temperatur und Bekömmlichkeit prüfen. Die Prüfung endet ohne Beanstandung und bedarf einer Wiederholung in zwei Jahren. Abends feiern alle nach dem Essen gemeinsam, und manche gehen erst zu Bett, als ihnen die ersten Frühstückshungrigen begegnen. Gegen Mittag führen die Eintopftreter eine Ausfahrt ins Berliner Umland und zu einem gemütlichen Bistro. Dort haben wir auf den Pechvogel gewartet: Einem dänischen Kollegen war schon am Freitag die Elektrik ausgefallen, und er musste die Fahrt wegen Lichtausfall bis Samstag unterbrechen und eine Nacht in der Wildnis campieren. Damit noch nicht genug, denn bei der Ausfahrt reißt auch noch der Gaszug, der jedoch am Straßenrand fix geflickt

wird. Auf dem Rückweg pötteln wir durch ein herrliches Waldstück an der Havel. So kann es sich also auch anfühlen, mitten in einer Millionenmetropole unterwegs zu sein! Abends heißt es wieder futtern wie bei Muttern, und wer will wirft bei der Olympiade die Kurbelwelle auf den Fuß oder in die Hecke. Anschließend gibt's die Pokalver-

Erlebnis? Notiz an mich selber: Mir einen unverlierbaren Schlüssel zulegen! Naja ich suche und suche, finde nix. Schxxx – kein Ersatzschlüssel! Andere haben bessere Augen, gucken mal kurz auf den Boden und finden den Schlüssel, direkt neben dem Moped. Notiz Nr. 2: Termin beim Optiker! Deutlich entspannter sehe ich zu, dass die



leihung, und zum Vergnügen aller fällt der Pechvogelpokal des Dänen auseinander. Nomen est omen.

Für die Gastgeber hat Gitti eine wunderbare Torte mitgebracht und sie im Laufe der Party an Melli und Heiko überreicht. Die beiden sind so sehr angetan von der Kalorienbombe, dass sie der Meute nur kleine Stücke gönnen, sie mit ins Schlafgemach nehmen und auch zum Frühstück nicht wieder rausrücken. Wie auch, wenn man bis mittags in der Koje liegt? Nach dem Frühstück heißt es dann wieder packen. Wo ist denn jetzt nur der Schlüssel von der XT? Also suchen. Hatte ich nicht vor zwei Jahren das gleiche

XT anständig auf den Anhänger gespannt wieder die Heimreise antreten kann. Bei sehr schönem Wetter verlassen wir das kleine Waldstück ums Wasserwerk, besuchen noch Freunde von Gitti, fahren bei strömendem Regen heim. Leider sind auch einige der Zweiradler auf dem Heimweg anständig gewaschen worden. Notiz Nr. 3: So ein bewohnbarer Integralhelm hat eben doch so seine Vorteile :-)!

Danke an alle, die für ein schönes Wochenende gesorgt haben.

Karsten

www.eintopftreter.de

Kassler auf Stolle und Thöny 4.0



Die IG Kassel feiert am ersten Septemberwochenende ihr Treffen und Thöny wird 40 – zwei Einladungen auf einen Streich, die sich viele nicht entgehen ließen.

Die SR/XT-IG Kassel und Thöny hatten eingeladen, mit ihnen auf der Stolle zu feiern. Die Stolle, ein Zeltplatz zwischen Göttingen und Kassel, bietet hervorragende Möglichkeiten für größere Veranstaltungen, da es nicht nur eine grüne Wiese und Toilettenhäuschen gibt. Auf über 50.000 Quadratmetern stehen einige Zelte mit Holzboden für je zwölf Personen, Blockhäuser, ein Freibad, eine Großküche und sanitäre Anlagen mit Duschen zur Verfügung. Luxuriös, kann

man da nur sagen. Am Freitagabend kamen Gitti und ich an und haben nach Hallo hier und da und „nem Willkommen-Bier unsere „Villa“ bezogen. Zu zweit in einem ca. 5x5m-Zelt! Da kann man sich schon schön ausbreiten. Und leider so breit, dass unsere norddeutschen Nachbarn mit den Moppets hineingefahren sind. Zum Abendessen wurde aus dem großen Topf versorgt, wer nicht grillen wollte. Möglichkeiten, den Abend zu verbringen, gab es reichlich, und sie wur-



den auch genutzt, um bis ins Morgengrauen zu schnacken.

Das Grauen kam manchem nicht am Morgen sondern erst nach Mittag. Sonnenbrille und Aspirin wurden noch gesucht, als Stefan schon seinen Crêpes-Stand aufgebaut

halt das Schicksal oder der Vorteil derer, die mit der Dose anreisen, denn wir hatten Zeit für alte und neue Bekanntschaften. Am Abend glühten nicht nur die Kohlen auf der Stolle. Zu zwei Bands wurde getanzt, dass die Socken qualmten und Felix (IG Fulda) versorgte die Leute mit frisch gebackenen



hatte. Anlässlich zu Thönys Geburtstag hatte er unermüdlich Crêpes in allen möglichen Variationen verteilt. Einen großen Dank für die Spende geht an Thöny und für den Einsatz am Herd an Stefan von der IG Fulda. Während die anderen an der organisierten Ausfahrt teilnahmen, haben wir das Geschehen am Zeltplatz beobachtet. So ist

Laugenbrezeln. Ob die dafür verantwortlich waren, dass die Getränkevorräte am Sonntag sehr stark abgenommen hatten? Von dem schwarzen Zuckerwasser, auch als Cola bekannt, war nichts mehr da.

Leider wurde die Feier von einem kleinen Unglücksfall überschattet. In der Nacht zum

Sonntag ist eine Freundin von Thöny auf dem Weg zum Zelt so unglücklich gestürzt, dass sie nicht mehr aufstehen konnte. Bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt eine nicht ungefährliche Situation, aber zum Glück hat Achim Klar sie rechtzeitig gefunden. Heike und Thöny kümmerten sich um den Abtransport per Rettungswagen. Von Heike erfuhren wir später, dass die Verunfallte wieder wohlauf ist.

Der Sonntag verlief so, wie es immer auf den Treffen ist: Die einen sitzen schon im

Sattel, während andere noch schlafen oder frühstücken. Die Veranstalter pfeifen nach einer Marathonschicht auf dem letzten Loch, kümmern sich aber trotzdem um leckeres Frühstück, räumen auf, schütteln Hände, sagen Tschüss und sind bestimmt froh, dass sie jetzt zwei Jahre Ruhe vor uns haben. Denn nächstes Jahr treffen sich die üblichen Verdächtigen ja bei Gitti bzw. der IG Fulda auf der Wasserkuppe.

Karsten

www.ig-kassel.de



Wer ist eigentlich diese Thöny?

Im Vorfeld zur Doppelparty hat Zechstein mich peinlichst verhört, um sich ein Bild über den Partypartner zu machen. Was dabei herauskam? Steht hier.

Wie lautet eigentlich dein in der Geburtsurkunde erwähnter Name?

Kerstin Jung, einen Namen, den ich recht ungern gehört habe. Hat mich an Lehrer und Eltern erinnert, die den immer so schön streng ausgesprochen haben. Nachdem Achim und ich geheiratet haben, wurde es besser: Kerstin Rotard. Auch wenn meine werten Kollegen sich anfangs einen Spaß daraus gemacht haben, mich „Hugenotten-Prinzessin“ zu nennen. Am liebsten ist mir aber immer noch Thöny, weil ich mich damit identifizieren kann. Das bin ich, so wie ich sein will. Meist zumindest.

Wo bist du aufgewachsen, und wo hast du das Mopedbrummen erfahren?

In Schwaben geboren und aufgewachsen. Meine Eltern stammen allerdings aus dem Pott, bzw. über Umwege aus den Kriegswirren aus der „Freien Reichsstadt“ Danzig, wie das damals hieß (Mutter). Deswegen kann ich das Schwäbeln halbwegs gut ausschalten. Wenn ich will. Mopedbrummen lerne ich immer noch. Die Spannungsfahrt ist da eine schöne zusätzliche Herausforderung. Und natürlich das Winterfahren - aber das ist eh noch eine ganz andere Geschichte.

Auf was für einem Bike unternahmst du die ersten „Gehversuche“?

Bike? Das muss ein Kinderfahrrad gewesen sein, vom älteren Bruder übernommen. Ach so, Du meinst mit „Bike“ Motorrad? SR natürlich! Ich hatte die Kampfsau (schwarzes Moped, orangefarbenes Männchen) schon, bevor ich überhaupt den Führerschein hatte. Okay, davor bin ich vier Jahre 50er-Vespa gefahren, eine gute Vorbereitung fürs echte Moped.

Du bist sehr aktiv in der SR-Szene, sozusagen ein Urgestein, dafür hast du dich allerdings sehr gut gehalten, was war dein schrecklichstes Erlebnis mit der SR500?

Danke. Schmeichler. Ts. Schlechte Erlebnisse? Da gibt's ein paar: Sprit alle im Saarland bei winterlichen Temperaturen und Dunkelheitseinbruch. Diverse Motorentode und Anfälle von Verzweiflung, wenn irgendeine Schrauberei ums Verrecken nicht funktionieren wollte. Ein mutwillig aufgeschlitzter Bremschlauch in Malaga und der kleine Unfall deswegen, knapp bevor es auf eine der Hauptstraßen dort ging. Und der Ausrutscher in Bad Ischl mit der Solo-SR auf dem Rückweg vom Tauerntreffen 2011. Ist wirklich gut ausgegangen (wer will, kann das auf *motorang*.



com, Tauerntreffen 2011 unter „Sonntag“ nachlesen); ab da habe ich mir vorgenommen, dass ich lange Strecken im Winter nur noch mit dem Gepäck quasi hochschieben zu müssen, das war auch ein schreckliches Erlebnis, sehr schweißtreibend und kraftraubend.

Und deine schönste Erfahrung?

Da gibt es sehr viele. Einen Motor nach viel Schrauberei zum Leben erwecken. Mit der Horde vom Schwabeneintopf nebst ein paar frisch aufgemalten Unterwegstreffen auf der 30er-Jahr-Feier ankommen und von so vielen netten Menschen herzlich begrüßt werden. Mit nur einem Jahr jungem Führerschein auf eigene Faust und ohne blassen Schimmer von der Schrauberei nach Malaga fahren. Mit mäx (verbotene) Holperwege im Donautal hinaufdonnern. Mit einem Kernteil der AiA mit der Sau auf die Edelraute-Hütte fahren, nachdem wir die ganze Nacht gemeinsam den Motor wieder instand gesetzt haben, auf einer Picknickbank und mit viel „Schwiegervater“, einem Selbstgebrannten aus guter Quelle. Die Sau heil aufs Dreikönigstreffen in Voralberg gebracht zu haben. Und wieder zurück. Aber eigentlich haben die schönsten Erlebnisse mit der SR immer auch mit den Menschen zu tun, die ich dadurch kennen lerne und wieder und wieder treffe: auf den SR-Treffen, bei der AiA ...

Für die Zeitschrift Kick.Start bist du sehr stark engagiert, was ist deine Motivation?

Der Szene etwas zurückgeben, den Zusammenhalt stärken. Und es macht natürlich Spaß, ein Magazin nach eigenen Vorstellungen auf den Weg zu bringen. Bei der Gelegenheit: Danke an meine Mitstreiter Aygor, Welle aka Birgit und vor allem Captain B., ohne den die letzten beiden Kick.Start nie online gegangen wären. Und natürlich danke an jeden, der mit Bildern und Texten die Sache erst rund macht. Um irgendwelchen Vermutungen vorzubeugen: Niemand verdient an der Kick.Start!

Eichsloch im Schwarzwald - sagt dir das was?

Ich habe läuten hören, dass da zwei langhaarige Besessene wohnen, die insgesamt elf Mopeds haben und neuerdings eine Katze, die der winterlichen Mausplage Herr werden soll. Muss eigentlich ganz schön sein da, im Schwarzwald. Die beiden sollen auch recht gastfreundlich sein und meist Bier und/oder Kaffee im Haus haben. Vielleicht sollte man mal hinfahren?



... but I don't remember the question. Getreu diesem Motto von Simon, Mitveranstalter und Rennfahrer bei Grab The Flag, sind auch wir 2012 wieder dabei am Pannoniaring: ein Häuflein seltsamer Gestalten, das unter dem Pseudonym AiA weite Teile Europas verunsichert. Diesmal bringt die AiA sogar zwei Fahrzeuge an den Start.

Bis zur letzten Minute fürs Rennen hat Uwe seine Puch SGS special wieder hergeschraubt, Alex wie immer an der polnischen Junak 350 nur das Nötigste gemacht, „weil die eh schon eine Rennmaschine ist“. Als Backup-Crew tauchen so nach und nach weitere Infizierte mit Gespannen und Alt-eisen in unserem Fahrerlager auf, bis der muntere, angenehme Trupp ein Dutzend große und kleine Leute umfasst.

Die Geschichte unserer Teilnahme jedoch ist schnell erzählt: Nach der Ankunft Donnerstagnacht therapieren wir zunächst die Fahrtanstrengungen bei lauem Sommer-nachtswetter im Freien. Spät nachts fängt es an zu regnen.

Am Freitag bearbeitet Uwe hauptsächlich Zündungsprobleme bei der Puch: Sie stottert beim Hochdrehen und zerstört Kerze um Kerze. Bis Freitagnachmittag schrumpfen die Probleme schrittweise, denn Alex, Hans und Simon beraten und hirnieren mit. Und als am Nachmittag endlich der Regen aufhört, rennt die Puch immerhin bis rund 110 km/h sauber.

Samstag. Erste Läufe sind vielversprechend – die Puch schafft Trainingsrunden unter drei Minuten, aber die Junak entwickelt in der sechsten von acht Runden auf Platz 14 (beste Runde: 2:48) ein Kupplungsproblem: Die alte Korkkupplung beginnt, unter Last zu rutschen. Alex zaubert Ersatzkorken hervor

und baut sie ein. Alles gut – so scheint es. Währenddessen findet das erste Rennen mit AiA-Beteiligung statt, denn Uwe startet in der kleinen Klasse, fällt aber am Ende der ersten Runde an achter Stelle liegend mit technischem Defekt aus. Ein Batterie-

Lager ein und macht sich unangenehm breit. Gut, wenn man seinen Nachwuchs fördert und ihn zu solch' wichtigen Veranstaltungen mitnimmt: Die Kinder werden ausgeschickt, um im Fahrerlager Weinkorken zu organisieren. Auch bei der ersten Siegerehrung er-



anschluss hat die enormen Vibrationen genutzt, um sich zu lösen. Bei einem Mopped mit Batteriezündung bedeutet das natürlich das Ende dieses Rennens. Leider hält auch die reparierte Junak-Kupplung im Rennen nicht durch und geht in Rauch auf. Eine leichte Niedergeschlagenheit zieht in unser

geht ein Aufruf zur Sammlung. Alex will versuchen, damit die Kupplung zur Funktion zu überreden. Wir sitzen den ganzen Abend da und schneiden, schnitzen, schleifen Kork. Alex passt die Stücke ein. 30 Weinkorken finden so einen mehr als sinnvollen Verwendungszweck. Manche Flasche wird unter

größtmöglicher Überwindung sogar extra zu diesem Zweck geöffnet!

Eine Routine stellt sich bald ein, die halbwegs winklige und ebene Beläge hervorbringt: Die Korke wandern durch eine Zeltstange und stehen am Ende auf Maß über. Simon schneidet passend zu, dann

de Schweizer lachen und sagen: „Euer Zeltplatz ergibt ein stimmiges Bild!“

Morgens bei der Probefahrt rückt die Kupplung nicht aus, die neuen Beläge sind etwas zu stark. Alex öffnet die Kupplung wieder und sucht nach einer passenden Zusatzscheibe für die Ausrückung. Die Hinter-



schleifen wir im Team die Stücke auf dem Parkplatzbeton, der sogar unterschiedliche Kornstärken bietet, bis das Maß stimmt. Der Boden rauht gleichzeitig an.

Sonntag. Die Nacht war lang, die Kupplungsüberholung ist abgeschlossen. Die Junak steht wieder geschlossen da, überall Korkschnipsel und Brösel. Vorbeikommen-

achse von Steves XS-Gespänn muss erhalten: „Die funktioniert sicher auch ohne diese dicke Beilagscheibe, oder?“

Das zweite Puch-Rennen findet ein ebenso unrühmliches Ende wie das erste: Nach der Aufwärmrunde und einem guten Start bricht beim Hochschalten in den zweiten Gang der verlängerte Verzahnungshebel an

der Getriebewelle. Nach 30 Metern ist das Rennen vorbei. 20 Zentimeter Schaltweg sind einfach nicht zu schaffen, und in der Kurve streift der Hebel. Niemals nie passiert so etwas beim Training – eh klar. Und auch die zweite Junakreparatur ist ohne entsprechende Probefahrt unter Last

wieder. So kann Alex keine vernünftige Zeit herausfahren. Schade.

Jetzt bleibt uns nur noch die Fehleranalyse und der Vorsatz, die kaum verwendete Rennbereifung ein andermal wieder zum Einsatz zu bringen, dann jausnern wir ein letztes Mal zusammen, packen und fahren

zum Scheitern verurteilt: Im Fahrerlager funktioniert noch alles, wie es soll, mit einigen Beschleunigungsfahrten und Kupplungsschleifereien werden die Beläge weiter angepasst. Im Rennen unter Vollast stellt sich aber heraus, dass der Anpressdruck zu gering ist. Die Distanzscheibe hätte dünner sein müssen, und die Kupplung rutscht

heim. Wie sagt Hans doch so schön: „If you want to finish first, first you have to finish.“

Andreas, der motorang

Der komplette Bericht digital im Netz auf: <http://motorang.com/motorrad/2012-Pannoniaring.html>





Winterfahrt zum Gamssteintreffen

– kein Problem mit dem SR-Gespann

Seit mehreren Jahren, seit mein MZ-Gespann wegen osteoporotischer Schwingenrohre in den Vorruhestand geschickt wurde und nach gut 50 Jahren jetzt nur noch im Stadtverkehr und mit leichtem Gepäck verwendet wird, ist das SR500-Gespann das Wintertrefffahrzeug, auch für die Fahrt zum Gamsstein im Dezember 2012.

Die lange Vorbereitung

Zu ihrem ersten Wintertreffen fuhr die SR anno 2007 aus Not – das bereits vollgepackte MZ-Gespann verweigerte am Tag der Abfahrt den Dienst, und aus Zeitnot wurde einfach alles aufs (bis dahin) Sommergespann übergeworfen und los.

Ui. Da merkt man erst, was man alles gemacht hat damit so ein Gespann winter-tauglich wird. Es war der härteste Winter bislang. Am Tauerntreffen-Wochenende fiel fast ein halber Meter Schnee. Auch im Tal waren alle Straßen inklusive Autobahn Schneefahrbahnen, manche Verbindungen wegen Schneeverwehungen gesperrt. Und ich mit dem Sommergespann mittendrin.

Die Langlaufbereifung von AVON, der Safety Mileage MK2, sorgte für akzeptablen Vortrieb und lustige Drifts, aber kaum Spurhaltung. Ich bin den Staudachern ewig dankbar, dass sie mir auf dem Weg zum Treffen noch schnell einen Satz Ketten angepasst haben, sonst wäre ich nicht mal hin gekommen ...

Die Doppelscheibenbremse, im Sommer eine angenehme Sache, zeigte sich jetzt von ihrer giftigen Seite und neigte ohne Schneeketten zum Blockieren. Wenn die Ketten montiert waren – das war hinten wegen der Bremsmomentabstützung zu knapp und erforderte eine Stunde Umbau

bei Schneetreiben, und vorne ging es sich nur um Haaresbreite mit der Kotblechbefestigung aus. Die MZ-Lenkerstulpen passen nur mit viel Draht, ermöglichen aber immerhin ein Überleben ohne Griffheizung. Irgendwie bin ich von diesem Treffen lebend zurückgekommen: Einmal in einen Zaun gerutscht, einige Schäden am Velorex-Beiwagen, weil der Kunststoff in der Kälte versprödet. Unzählige blaue Flecken am rechten Bein, weil das mit dem Ankicken im Sommer irgendwie klappt, aber nicht mit den dicken Winterstiefeln. Eine verreckte Batterie, weil eine Steckverbindung durch Salzkorrosion aufgab und die Batterie nicht immer geladen wurde. Nasse Beine, weil die Kleidung dem ständigen Beschuss vom Vorderrad nicht standhielt. Oft verschaltet, weil mit den dicken Stiefeln natürlich auch der Schalthebel zu tief sitzt, man sich aber

denkt, es geht doch und es in der Kälte nicht richten mag, mit dem Risiko vor Augen, dass sich beim Umsetzen des Hebels die Schaltmechanik ausfädelt – bei angebautem Beiwagen im Schneetreiben nicht so leicht zu richten. Die Sitzbank war nicht hundertprozentig dicht, und die eingedrungene Feuchtigkeit froh das eigentlich bequeme Möbel zu einem Eisklumpen durch. Dazu schauerliche Geräusche, wenn beim Einfedern die hintere Schneekette das Schutzblech fraß. Im Nachgang waren auch noch einige Schäden über den Sommer zu vermerken, wie die komplett steifgerostete Antriebskette, korrodierte Stecker an Hupe und Bremslichtschaltern und Blinkern, steckende Bremssättel durch Oxidation unter den Gleitblechen, Rost überall bis hin zur Unterseite der Sitzbank. Auch der Bewegungsbereich der Telegabel rostet da, wo an Enduros die Faltenbälge sitzen.



Die nächsten beiden Jahre war die MZ wieder am Start, mit Ersatzmotor und Powerdynamo-Lichtmaschine, und das SR-Gespann wurde sukzessive zum Wintertreffengespann umgebaut. Hier eine kleine Liste und dann ein Praxistest. Schneeketten hatte ich von der Firma Staudacher passend gemacht bekommen. Am Gespann hinten essentiell, an der Solo auch vorne.

Umbaumaßnahmen

1) Passende Lenkerstulpen. Gibt es nicht, man kauft sich was und passt es an, oder baut gleich selbst. Die Anpassung sollte mit mechanischen Mitteln erfolgen, weil kleben nicht auf Dauer hält. Mit Draht oder der Nähmaschine. Wichtig und ein Lernprozess war, dass die Stulpen nach Möglichkeit auch bei Volleinschlag weder Hupe noch Killschalter betätigen sollten, und man an die Schalter trotzdem gut drankommt. Ich habe im Endaufbau Enduro-Plastikschalen montiert und zusätzlich entsprechende Blechohren an die Griffarmatur geschraubt, um die Stulpen von den Schaltern fernzuhalten.

2) Griffheizung. Große Auswahl auf dem Markt, und die Lichtmaschine mit ihren 150 Watt schafft das. Sie dient zum Wärmen kalter Finger (beispielsweise nach dem Auflegen der Ketten) und zum Trocknen der Handschuhe (beispielsweise nach dem Abwischen des Helmvisiers bei Schneefall).

3) Steckdose für Visierheizung. Hatte ich schon angeschlossen, um Navi und Campingzubehör zu betreiben. Tipp: Montage am Lenker links und Schalter im Sichtbereich daneben. Dann sieht man, ob der Schalter an ist, und kann ihn während der Fahrt betätigen, ohne vom Gas zu gehen.

4) Vorderes Chromschutzblech sitzt zu

knapp am Rad für Ketten, und ist rost anfällig. Es ist ohnehin ein Gabelstabi verbaut, so dass die Stabifunktion der Schutzblechbrücke verzichtbar ist. Also einen Edelstahlwinkel gebaut und an der Gabelbrücke befestigt, an den dann von unten ein Endurokotflügel geschraubt wurde. Eine Verlän-



gerung ist anzuraten, weil eine Kühlungsproblematik eh im Winter nicht vorkommt, und dann weder Füße noch Motor/Elektrik so stark eingesaut werden.

5) Hinteres Chromschutzblech sitzt ebenfalls zu knapp am Rad für Schneeketten und ist rost anfällig. Man kann es entweder etwas höher setzen oder ein zu tiefes Einfedern verhindern: zusätzlichen Stoppgummi

auf den Dämpferstangen montieren oder um zwei bis drei Zentimeter längere Federbeine einbauen.

6) Die vordere Befestigungsschraube der Bremsmomentabstützung an die Schwinge steht je nach Bauart zu weit vor, die Schnee-

kette streift. Umbauen. Es gibt auch andere SR-500-Schwinge mit dazu passender Bremsmomentabstützung; zumindest drei verschiedene Bauarten sind bekannt.

7) Die Schwingenlager (Nadellager) sind empfindlich gegenüber eindringender Feuchtigkeit. Tipp: Schwinge ausbauen und Lager gut fetten vor/nach dem Winter oder Umbau auf weniger empfindliche Buchsenlösung.

8) Bremsattel: Alle unlackierten Aluflächen werden korrodieren. Einmal saubermachen und lackieren hilft viel. Dabei sollte man die Edelstahl-Gleitbleche ausbauen und auch unterhalb saubermachen und lackieren, dann mit einem hitzefesten Fett (Heißlagerfett) wieder verbauen. Die Bremsbelagträger kann man etwas kleiner feilen und da abrunden, wo sie gleiten sollen. Die korrodieren nämlich auch, und dann zwickt es, die Bremse quietscht nervig und steckt irgendwann, weil sie nicht mehr zurückstellt.

9) Die Bohrungen der Bremsankerplatte (Achse und Bremswelle) sollten sauber, maßhaltig und gut gefettet sein. Auch hier ist die Materialpaarung Stahl/Alu unvorteilhaft und neigt zum Klemmen durch Korrosion. Kupferpaste an dieser Stelle ist ungeeignet, weil sie aushärtet. Heißlagerfett ist das Mittel der Wahl. Gilt auch eventuell für die Seitenwagenbremse.

10) Alle Züge (Kupplung, Deko, 2 x Gas, eventuell Seitenwagen) brauchen regelmäßig eine Spülung und Nachschmieren mit Öl. Ich verwende zum Spülen Bremsenreiniger oder Reinigungsbenzin, zum Nachfetten normales Motoröl. Vorgehen: Zug aushängen, oben mit Trichterchen versehen, Mittelchen einfüllen und warten, nachkippen, warten – bis es unten raustropft. Verletzte Bowdenzughüllen rächen sich unterwegs wenn der Zug klemmt.

11) Radlager prüfen beim Radwechsel. Radlagerwechsel bei Minustemperaturen im Schneetreiben ist unlustig und vermeidbar (und falls nötig, dann sollte man die passenden Lager mithaben).

12) Komplettes Moped mit Konservierungsmitteln einjauchen, außer: Reifen-

gummi, Sitzbank, Tank, Gläser und Lenkergriffe. Es sollte kriechfähig sein und im Frühjahr wieder entfernbar. Bekannt ist S100, ich bevorzuge SurfaceShield, andere nehmen einfach Kriechöl oder Konservierungswachs etc. – Hauptsache, man tut überhaupt etwas. Wichtig ist dabei, auch unter den Tank und spritzwassergefährdete Steckverbindungen und die Batterieanschlüsse zu zielen. Tipp: Nach längerer Fahrt das Moped mit warmem Wasser abwaschen und die Behandlung wiederholen, wenn es trocken ist, wenn möglich bei Plusgraden, zum Beispiel in einem Parkhaus.

13) Kette schmieren, schmieren, schmieren ... Sonst kann man sie bald mit der Flex entfernen. Steifgewordene O-Ringketten sind praktisch unrettbar.

14) Speichen sind anfällig. Beim Einspeichen sollte man jedem Gewinde einen Schuss Leinöl, Seifett oder Unterbodenwachs gönnen, ebenso bei der Reifenmontage unters Felgenband schauen und auch dort die Speichennippel und deren Sitze konservieren. Wohl dem, der stabile Guss- oder Blechräder hat, da ist die Korrosionsproblematik kleiner.

15) Passende Reifen. Im Winter heißt das weniger, dass man grobstolliges Profil braucht. Das macht im Gegenteil Reifen unbrauchbar für Schneeketten, die dann lustig zwischen den Stollen liegen und sich nicht spannen lassen und kaum Straßenkontakt haben. Das Mittel der Wahl ist vielmehr, ähnlich wie beim Auto, ein Profil mit guter Selbstreinigung, vielen Kanten (ideal: Lamellen) und weicher Gummimischung. Heidenau bietet einige Profile mit Wintereignung an. Oder man lässt sich bei Reifen Immler auf eine alte Karkasse ein frisches Profil vulkanisieren. --> www.reifen-immler.de

16) Steighilfen: Schneeketten oder Spikes sind seriös und dauerhaft. Mit Übung sind Ketten in ein paar Minuten an- und auch wieder abgelegt. Schraubspikes oder KoldKutter-Reifenschrauben ebenso, für Solofahrer die DOCH Stollenreifen fahren wollen. Andere Anfahrhilfen können halten oder auch nicht; wenn nicht, sind die Kollateralschaden oft nicht unerheblich.

17) Der vordere Bremslichtschalter sitzt recht offen und korrodiert ab. Durch etwas aus dem Zubehör ersetzen, beispielsweise einen hydraulischen Schalter. Der vom Fußbremshebel lebt im Salz auch nicht so lange, dann versifft er innerlich. Ihn höher zu setzen und den Zug mit Draht zu verlängern, hilft etwas.

18) Der innerhalb des Schutzblechs verlegte Kabelbaum zu Rücklicht und Blinkern stirbt im Winter durch Salznässe und Beschuss mit Rollsplitt oder eine schabende Schneekette. Eine Neuverkabelung unter der Sitzbank ist auch riskant wegen Quetschung durch selbige; besser: neben der Sitzbank am oberen Rahmenrohr entlang.

19) Die Beiwagenbremse erhält eine zusätzliche, außenliegende Rückstellfeder, weil der lange Seilzug recht viel Reibung hat und so die Bremse früher steckt als sie müsste.

20) Das Velorex-Seitenwagenfahrgestell hat im Winter ein leichtes und rostsicheres Gepäckboot aus stabilem GFK bekommen und einen schnell zugänglichen Werkzeugkoffer am Bootsheck.

21) Nachdem die Elektrik immer wieder Korrosionsprobleme hatte, gab es im Herbst den Rundumschlag. Die schon länger anderweitig verbaute Autobatterie lässt Platz im ehemaligen Batteriekasten. Dort ist jetzt

ein spritzwassergeschützter Verteilerkasten mit einem zentralen Masseanschluss, Relais und modernem Sicherungshalter für handelsübliche Flachsicherungen untergebracht. Alle Elektrikleitungen (beispielsweise zum Rücklicht oder zum Beiwagen) gehen direkt vom Inneren dieses Kastens zum Verbraucher, ohne einen Stecker dazwischen, der Probleme machen könnte. Viele davon wurden komplett erneuert.

Jetzt aber los! Gamsstein 2012

Im Dezember 2012 endlich soll es mit Uwe und seiner Dnepr MT11, der Knepta, zum Tiroler Gamssteintreffen gehen. Von mir daheim sind das glatte 400 bis 500 Kilometer, je nach Streckenwahl. Freitag starten wir, wollen auf zwei Tage verteilt hinfahren, einen netten Abend dort verbringen und den dritten Tag für die Heimfahrt nutzen. Die ersten Kilometer nach dem Sommer brauchen immer etwas Gewöhnung, einige Wochen

schlummerte das Gespann in der Garage, Zeit für lange Probefahrten: Fehlzanzeige. Es stellt sich heraus dass die Elektrik gut funktioniert (uff!), aber der Beiwagen zu leicht ist und bei jeder Rechtskurve abhebt. Also wandert das Gepäck und verteilt sein Gewicht günstiger. Das zweite Problem überrascht mich hinterrücks und stellt sich als lästiger heraus: Die Räder und Bremsen habe ich im Frühjahr erst gewartet, da ich mit dem Gespann auch schon zum Sölkpasstreffen gereist bin, und trotzdem tut sich jetzt die Beiwagenbremse schwer, stellt nicht ganz zurück, quietscht. Die Bremswirkung hinten ist auch nicht toll, hm. Eine schnelle Lösung, die auch an Uwes Dneprgespann funktioniert, die uns seltsamerweise mit genau den gleichen Probleme ärgert: Wir bewegen die Seitenwagenbremse von außen mit der Zange, schmieren und stellen zurück, lockern die Einstellung etwas und bestreiten die folgende Strecke



mit weniger Seitenwagenbremse. Abends haben wir mehr Zeit, das zu richten. Später verwenden wir einen Gummispanner, um die Rückstellung zu unterstützen.

Mit 80 bis 95 km/h fliegen wir durch Oberkärnten, die Straßen sind schneefrei, und es ist kalt und windig. Der kleine SR-Tank fasst



tagsüber verstorben und die Batterie schon halb leer. Es geht noch eine Zeitlang, bis der Motor erste Zündaussetzer zeigt. Der Scheinwerfer bleibt also jetzt aus. Wir haben zwei Möglichkeiten: Jetzt an der Tankstelle im eisigen Wind (-7°C) schrauben, oder wir schaffen noch die restlichen 50 Kilometer bis zum geplanten Nachtlager, wo wir eine Werkstatt nutzen dürfen. Uwe entscheidet sich für den Mittelweg und tauscht recht unaufwändig den Regler. Das reicht leider nicht, und wir fahren mit der unbeleuchteten Russin weiter. Das Standlicht funzelt vor sich hin, und die Dnepr fliegt halbrechts vor mir durch die Nacht – die schnelle Bundesstraße erlaubt das ganz gut. Ich leuchte links an Uwe vorbei und sichere den kleinen Konvoi lichtmäßig nach hinten ab. Mit nur einer Wagenlänge Abstand ist das allerdings eine

nicht viel, ich möchte Fahrten auf Reserve vermeiden, und so tanken wir etwa alle 120 Kilometer. Bei einem Durchschnittsverbrauch von 7 bis 8 l/100 km bewegen wir uns auf der sicheren Seite, können uns immer wieder in Tankstellen aufwärmen und den Koffeinspiegel ausgleichen.

Gegen 16 Uhr wird es dunkel, und nachdem die AiA ja im Dunklen nicht fährt, schalten wir die Zusatzbeleuchtung ein. Dabei of-



fenbart die Knepta leider ein elektrisches Problem: Die Lichtmaschine ist irgendwann

knapp eine Stunde Konzentration pur. Glücklicherweise hat die Dnepr schlechtere Bremsen als das SR-Gespann!

Gegen 19 Uhr ist auch das geschafft; wir sind beim Iselsberger Sepp angekommen. Am Fuße des Großglockner können wir nach einer warmen Mahlzeit in der Werkstatt das Nötige basteln. Uwe baut die Ersatzlichtmaschine ein. Nix geht. Erst nach erneutem Reglertausch flammen bei der Knepta

die Lichter auf. Dann noch zwei Seitenwagenbremsen zerlegen, säubern, fetten und einbauen und am neuen Russenvorderrad die Beläge eben feilen. Schließlich ein Gutenachtbier und aufs Zimmer. Licht aus um eins, nach 290 Kilometern.

Samstag früh nehmen wird die Knepta-Batterie vom Ladegerät und stellen beim Packen fest, dass mein Hinterrad ein Problem hat. Frische Aluspäne, schieß Bremswirkung, Dauerquietschen. Ich vermute, ein Bremsbelag hat sich gelöst, weil durch heftiges Rütteln am Rad kein Gewackel feststellbar ist. Mex wohnt nicht allzu weit weg und hat eine XT, also angerufen und Hurra, wir dürfen kommen. Nach etwa 60 Kilometern über den Pass Thurn bei Schneematsch und fünf Stopps, um die Zündung



mit Kriechöl vom Salzwasser zu befreien, sind wir gegen 13.30 Uhr dort und werden sehr liebenswürdig und mit offenen Armen in der geheizten Werkstatt empfangen. Man sollte übrigens bei winterlichen Zündungsproblemen nicht nur Zündkabel und Spule/Stecker trocknen und ölen, sondern durchaus und speziell auch die Steckverbindungen der CDI, das aber nur am Rande.

Eine halbe Stunde später ist es doch das rechte Radlager gewesen, das gegen ein

noch gutes aus Mex' Fundus gewechselt wird. Gegen vier fahren wir weiter, deutlich ruft der Gamsstein, den wir traditionell nachts bezwingen werden. Davor etwa 70 Kilometer Tiroler Talstraßen mit viel Verkehr und Einkaufsrummel. Bei Wörgl fallen an der Knepta beide Rücklichter aus. Das Problem – ein Kabelbruch am Sicherungskasten – ist rasch unter Geflüche behoben. Danach geht es recht schnell, in Pill biegen wir bergauf, und nach vielen hundert Höhenmetern salznasser Straße parken wir am Beginn der Schneestraße zum Gamssteinhaus, es ist ungefähr 19 Uhr. Wir legen jeweils hinten Ketten auf, das sollte reichen. Die Piste hat eine gut fahrbare Konsistenz, handbreitentiefe Spurrillen sorgen für Vorderradführung, und mit Schneekette treibt das Hinterrad mächtig voran.



Hatte ich schon erwähnt, dass mir Mex einen SR-Motor mitgegeben hat? Dessen Gewicht im Boot hilft jetzt mächtig beim Kurvendrift in Bergauf-Linkskehren. Ohne Probleme parke ich wenige Kilometer später vor dem Gamssteinhaus auf 1700 Metern Höhe und bin froh. Plötzlich Stille, und ein atemberaubender Sternenhimmel.

Uwe kommt ein paar Minuten später noch froher rauf, ihn hatte eine Spurrille beiwagenseitig in den Graben gespurt. Er kam al-

lerdings aus eigener Kraft wieder heraus. Es wird ein verdient netter Abend, ein paar alte und viele mir neue Gesichter, feines Abendessen, und ein Zimmer hat's auch für uns. Minus 15 Grad draußen und kein Platz mehr für unser Zelt, zumindest nicht außerhalb der bekannten Lawinenschneise.

Sonntag nach dem Frühstück beginnt die lange Heimfahrt, bei strahlendem Sonnenschein prötteln wir durchs Zillertal und über die alte Gerlosstraße weiter nach Mittersil. Auch heute ist es recht frisch, aber es geht ohne jegliche Pannen dahin. Sehr erfreulich. Bei Ramsau dämmert es mal wieder, und kurz vor Liezen fahren wir endgültig im Dunkeln. Da haben wir aber schon den Gasthof erreicht, wo wir uns wieder aufwärmen können bei einer Suppe.

Die letzten 90 Kilometer fährt die Knepta wieder mal ohne Ladestrom, jetzt hat es auch die Ersatzlichtmaschine zerschüttelt. Manchmal halten die ewig und manchmal nur einen Tag ... Aber wir haben ja schon Reichweitenerfahrung, und Uwe kommt gut auf Batterie heim. Auch die SR hat es eine Stunde später geschafft, nach knapp 1000 Kilometern ist die erweiterte Probefahrt für diese Wintersaison zu Ende. Braves Eisen.

Andreas, der motorang





Die Weltherrschaft – ein hehres Ziel der KOG, der Kackstuhl Owner's Group. Schritt eins ist die Durch- und Unterwanderung der aktuellen Costumbike-Kultur. Aus diesem Grund reist die Crew um Captain B., Roger und S&T jedes Jahr ins Mekka der Kostümierer: nach Bad Salzufflen. S&T hat nicht nur die Messe genauestens analysiert, sondern auch einige schicke SR-Umbauten aufgestöbert, die er den werten Lesern der Kick.Start natürlich nicht vorenthalten möchte.



Auch 2012 wurde wieder geschraubt, getüfelt und gebastelt, um am Leserwettbewerb des Custombike-Magazins teilnehmen zu können. Tatsächlich wurde meine „Eightball“ getaufte Flacheisen-SR in die engere Wahl genommen und letztlich zur Messe nach Bad Salzufflen eingeladen. Zum bereits dritten Mal in Folge machen wir uns also im Zeichen der Fliege auf den Weg nach Norden, um die Massen zu verführen und mit Hilfe der K.O.G. (Kackstuhl Owners Group) die Weltherrschaft zu übernehmen.

320 Aussteller, rund 800 umgebaute Motorräder, verteilt auf über 25.000 Quadratmeter in vier Hallen und auf drei Ebenen. Mehr als 28.000 Besucher wollen sich das Spektakel nicht entgehen lassen und sehen sich vom 30.11. bis 02.12.2012 an, was die Umbauszene im Jahr 2012 zu bieten hat.

Und wieder einmal treffen große Namen auf unbekannte Hinterhofschauber, Katalogteile in Großserie auf handwerkliche Einzelanfertigungen, Kunst auf Krempel und Selbstdarstellung auf Understatement. Dass die Custombike dabei längst kein Sammelsurium lokaler Kuriositäten mehr ist, sondern ein Forum internationaler Größe, hat sich

herumgesprochen. Mehr als 10 Prozent der professionellen Aussteller kommen bereits aus dem Ausland, die Teilnehmer der Bikeshow aus ganz Europa, und selbst aus Amerika und Japan reisen viele an. Es gibt fast alles, was das Herz begehrt, vom Strampler im Tattoo-Look für die lieben Kleinen über Shirts mit Strasssteinchen für



Mutti und Photoshooting mit leicht bekleideten Mädels auf schweren Mopeds für Daddy bis zu Softeis mit Schokostreuseln und Zuckerperlen für die harten Rocker. Daneben natürlich wieder Mopedklamotten und Helme, Bikerschmuck, Teile oder gleich ganze Mopeds, lungengängiges Räucherwerk, Erfrischungen in fester und flüssiger Form sowie diverse Marken-Devotionalien,



allen voran natürlich die der amerikanischen Zweizylinderschmiede aus Milwaukee. Die Bikeshow war dieses Jahr auffällig gemischt, und obwohl 14 Pokale zur Verleihung bereitstanden, schienen doch etliche Teilnehmer nicht in Schubladen oder Stilrichtungen zu denken. 2012 gilt ganz klar: Alles, was zwei Räder hat, taugt als Basis für einen individuellen Umbau, und wenn man nur einen ehemaligen Pumpenmotor rumliegen hat, baut man halt gleich ein komplettes Motorrad drum herum. Beileibe nicht jeder legt Wert auf die Zulassungsfähigkeit seiner Kreation, die Grenzen zwischen Fahrzeug,

Demonstration des technisch Machbaren, Kunstobjekt und rollender Geschmacklosigkeit sind fließend. Sreetfighter zwischen Dragstrip, BlingBling, Kampfeinsatz und Peinlichkeit, Cruiser, Chopper und Bobber zwischen oldschool, 70s und „Zurück in die Zukunft“, Caferacer in magersüchtig und adipös, dazwischen rotzige Bastarde, die einfach nur gerockt

werden wollen und dennoch im Schatten der feisten, herausgeputzten V2-Statussymbole stehen. Natürlich liegen einige Richtungen und Stilmittel mehr im Trend als andere: So ist klassischer Oldschool-Look nach wie vor ebenso angesagt wie die „Bagger“ genannten Tourenschiffe, die neben großen Vorderädern und Apehangern hinter gekürzten Verkleidungsscheiben auch Soundanlagen mit sich führen, die früher jedem 3er Cabrio zu Ehre gereicht hätten. Bei so viel Ähnlichkeit gleicht dennoch kein Bike dem anderen aufs Haar, zu groß ist die Vielfalt der erhält-

lichen Teile, zu breit gefächert die Kunstfertigkeiten der Lack- und Farbjongleure und zu groß auch der Ehrgeiz der Customizer, sich untereinander abzugrenzen und ihren eigenen Stil zu etablieren.

Erwähnenswert einmal mehr die Recken von Custom Wolf, die einen Laverda-Dreizylinder in ein Rau-Zentralrohrfahrwerk steckten und mit ihren liebevollen Details ein Kunstwerk erschaffen haben. Urbanmotor baut Fahrmaschinen, gern aus BMWs oder den aktuellen Zweizylindermodellen von Triumph, während Kingston und Benders eher Alteisen als Basis hernehmen. Beide ließen aber vernehmen, dass SR und XT mittlerweile als Basis zu teuer seien und die Zielgruppe lieber Knöpfchen tritt als kickt. Dass man Yamahas zweizylinder Ölbrenner der RD-Linie in veritable Augenschmeichler verwandeln kann oder selbst eine MZ Scorpion ein hübsches Spaßgerät hergibt, beweist die Bikeshow wieder genauso wie den Umstand, dass Basis und verwendete Stilmittel schon irgendwie passen müssen, um am Ende ein ansprechendes Ergebnis zu bekommen. Ducati Monster oder Yamaha TR1 mit Hochlenker dürften ebenso für geteilte Meinungen gesorgt haben wie Ford-V6 und Industriediesel im Eigenbauahmen, Fernost-125er im Blechkleid oder Caferacer auf Ural-, Dnepr- oder V-Rod-Basis. Wer zwei komplette, demilitarisierte Maschinengewehre verbauen will, braucht unübliche Ideen, wie die Griffstücke am Lenker samt Gasbetätigung per Abzug. Unüblich auch das x-te Richthofen-Themenbike, diesmal aber mit 9-Zylinder-Sternmotor. Günstige Basisbikes geben ordentlich was her, sei es eine VT600, eine CB oder XS400, gar eine Güllerpumpe; vielleicht wird hier sogar mit mehr Herzblut geschraubt als in den oberen Preisregionen.





Schraubenschrauben gab's nicht nur beim „Bikerbuildoff“, auch bei King Kerosin wurde an drei Baustellen geschraubt, ohne Bühne, ohne Absperrung, einfach mittendrin, zum gucken und anfassen, während nebenan diverse Livebands auf Rockabilly oder Elvis machten.

Nachdem Pit Lengner mit seiner Steilwandshow im letzten Jahr seinen Abschied genommen hatte, konnte für 2012 der Niederländer Henny Kroeze gewonnen werden. Mit seiner Tochter Kim und seinem Kollegen Jagath Perera treibt er, ganz klassisch, alte Indians durch den Bretterkessel, mal stehend, mal auf Tank oder Lenker sitzend, gern auch freihändig. Spannend schon, wenn die Tochter zum Einstieg mit einem Mofa am oberen Rand kreist, unterhaltsam, wenn Henny Trinkgelder persönlich abholt und schlicht atemberaubend, wenn er und

Neben den vielen amerikanischen Zweizylinderboliden gab es auch einige interessante Varianten des Adlers aus Mandello, bei den Fightern und Kaffeemaschinen natürlich vierzylinderiges, alte Triumphe in klassisch-schmal oder mit neuzeitlich-barocken Breitreifen, und fast überall gab es Eintöpfe. AWO-Bobber, DR800 im AME-Rahmen, LS650 mit Zwangsbeatmung, Honda-Flat-tracker oder Enfield im Racelook – Einzylinder sind beliebt. Keine XT, aber sechs SR500 konnten wir ausmachen, Grund genug, sich die Kandidaten etwas näher anzusehen und sie dem geeigneten Leser in ein paar separaten Porträts vorzustellen. Das Rahmenprogramm der Veranstaltung war natürlich auch wieder bunt und reichhaltig, vom Bodypainting über Modeschauen und Bikevorstellungen bis zur täglichen Preisverleihung des Besuchergewinnspiels, schmissig moderiert von „Frau“ Reuter.



Jagath mit zwei Motorrädern gleichzeitig unterwegs sind oder sich letzterer freihändig auf dem inneren, unteren Trittbrett seiner Maschine stehend vom Publikum bejubeln lässt – ein Fest für Augen und Ohren. Drei Tage Messespektakel, viel Input, gute Ideen und schlechte Beispiele, drei Tage gucken, knipsen, plaudern. Und drei Tage hatten wir auch Zeit, einen würdigen Preisträger zu finden, denn wir haben wieder unsere eigene kleine Preisverleihung veranstaltet ... Der „Kackstuhl Kustoms Sympathy Award“ ist eine kleine Geste in freundschaftlicher Anerkennung zweiradorientierter Schrauberkunst abseits von Mainstream und Konventionen, ein Ehrenpreis wider den tierischen Ernst, gegen das Diktat der Schubladendenker und für die freie Verwirklichung öliger Träume, verliehen von Besessenen an Besessene.

Thomas C. ist so einer. Mit seinem Betrieb „Custhomas“ macht er in Metall- und Feinwerktechnik, vom Gartenzaun bis zur Garderobe, so dass alles seine Ordnung hat. Und dann hat er diese XS650 gebaut ... mit Maico-Gabel, Stollenreifen und quasi allem, was die Restekiste hergab, inklusive Fahrradlampe und Paillettenstoff. Einziger Kritikpunkt der Jury war die fehlende Straßenzulassung, aber ansonsten war die Sache so konkurrenzlos charmant, dass wir uns schnell einig waren: Den Typ müssen wir finden, der kriegt die „Fliege 2012“. Und wie wir so die Handynummer vom Datenblatt abtippen, steht er auch schon hinter uns und fragt, ob er helfen könne, wäre ja schließlich sein Moped. Na dann: Herzlichen Glückwunsch, Thomas!

S&T

www.kackstuhl-kustoms.de



Kackstuhl Kustoms Sympathy Award Winner 2012: Thomas' XS 650 „Calypso“



LUCKY 13

Bei Motorradtke in Gera wird normalerweise an Gerätschaften für den ernsthaften Rennstreckeneinsatz geschraubt. Nachdem im Kundenauftrag aber eine SR entstanden war, die den Erbauern geradezu unglaublichen Fahrspaß beschert hatte, wollte man sich dann doch auch eine eigene kleine Spaßmaschine aufbauen ...

Eine 93er 48T stiftete die Basis und verwandelte sich in einen Caferacer im besten Sinne, nicht ohne dem Ganzen mit individuellen Details ein eigenes, stimmiges Flair zu verpassen. Der Rahmen bekam nach der Behandlung mit Flex und Schweißgerät ein ungewohnt helles, beigefarbenes Makeup, ebenso wie die polierte Aluschwinge. Damit die schwarzen 18-Zöller vorne und hinten am Boden bleiben, wurde die Gabel überarbeitet und mit einem Lenkungsämpfer versehen, der in seinem früheren Leben eine Yamaha R1 auf Kurs hielt. Öhlins- Federbeine unterstützen am Heck die Haftung.

Stilbildend einmal mehr die Höckersitzbank aus Alublech, hier aber mal nicht hochglanzpoliert, sondern genau wie der vordere Kotflügel, Startnummerntafeln und das Tank-Unikat matt gebürstet und mit erfrischend sparsamem Lackauftrag in Hellblau. Als besonderes Gimmick ist

nicht nur das Sitzpolster mit Wildleder bezogen und eingefasst, auch sämtliche Züge umspannt nun Tierhaut. Wer keine polierten Oberflächen zu pflegen hat, muss seine Putz- und Reinigungsgelüste eben anderweitig ausleben können. Zurückverlegte Fußrasten von LSL und Lenkerstummel aus gleichem Hause bestimmen die sportlich versammelte, nach vorn orientierte Sitzposition. Damit aber zur „Show“ auch etwas „gol!“ kommt, ist mehr nötig, als nur Einzelsitz und klassische Anmutung. Deshalb wurde dem Eintopf neben der Optikkur auch eine technische zuteil: Verdichtungserhöhung, Kopfbearbeitung und Nockenwelle sollen für moderaten Leistungszuwachs sorgen. Ein Gutteil des Fahrspaßgewinns dürfte aber auch auf die Reduktion des Gesamtgewichts zurückzuführen sein. Unbetankt erreicht die SR nicht einmal die 125-kg-Marke auf der Waage, da erscheint die Diskussion um eine Pferdestärke mehr oder weniger geradezu müßig.



SR-EDEL-CAFERACER

Alex aus Lingen hat nicht nur zusammen mit Sohn und Kumpel am „Build da Fukker“-Wettbewerb teilgenommen und viel Zeit in die „Bare Metal“-Honda gesteckt, er hat sich auch vor kurzem selbstständig gemacht. AH Metalworks bietet Metallbearbeitung vom Frästeil bis zum Komplettaufbau, mit dem Anspruch, dort anzufangen, wo andere mit „geht nicht“ oder „zu teuer“ abwinken.



Diese Prämisse galt auch beim Aufbau dieser SR500, einer Melange aus klassischem Stil, hochwertigem Fahrwerk und veritabler Handwerkskunst. Auch wenn es den Anschein einer rollenden Visitenkarte hat, entstand dieses Schmuckstück nicht als Demonstration der hauseigenen Möglichkeiten, sondern tatsächlich im Kundenauftrag.

Auf den ersten Blick glaubt man, vor einem der üblichen Caferacer mit BSA Goldstar-Habitus zu stehen, aber damit ist schon bei Tank und Sitzbank Schluss. Beides Handarbeiten in hochglanzpoliertem Aluminiumblech, heben sie sich durch ihre Details vom Standard ab. Ein zweiteiliges Ledersitzpolster statt schnödem Zellgummi und ein sauber versenktes Rücklicht an Stelle einer Aufbaulösung geben dem Höcker ein eigenes Gesicht. Der Tank wurde nicht nur an den SR-Rahmen angepasst und mit Flugzeug-Einfülldeckel versehen, auf der linken Seite wurde außerdem ein Steigrohr als Niveauanzeige eingesetzt.

Auch das Frontend sticht ins Auge. Ein breiter, absolut cleaner Rohrlenker mit komplett innenliegenden Zügen sitzt auf der massiven Öhlins-USD-Gabel. Bemerkenswert, fasst die Gabel doch ein breit bereiftes 2,50x18“-Speichenrad, aufgebaut um eine große, doppelte Duoduplexbremsnabe. Der Kunstgriff verbirgt sich hinter der ebenfalls handgearbeiteten Lenkerverkleidung im Startnummernlook, denn hier werkelt ein eigens angefertigter Bremszugverteiler.

Achtern zeigt sich ein ähnlich aufwändiges Bild. 150 mm Bridgestonegummi spannen sich über eine Alufelge 4,25x17“ auf der Originalnabe, geführt von einer umfangreich modifizierten und polierten Kawasaki-Schwinge. Die Federbeine sind auch hier schwedischen Ursprungs, und so machen neben der Arbeitszeit die Fahrwerkskomponenten sicher den größten Teil der nicht ganz unerheblichen Baukosten aus. Weil man mit einem Rolex-Cosmographen aber so schlecht die sonntägliche Schönwetter-Eiscafé-Tour fah-

ren kann, entschied sich der Besitzer dennoch für sein SR- Projekt.

Der Motor wurde selbstverständlich auch revidiert und mit einigen technischen und optischen Schmankerln aufgewertet. Ölkühler, Leitungen, Frästeile und allen voran das schraubenlose Bullauge im Kupplungsdeckel sind mehr als nur einen flüchtigen Blick wert. Ein Flachschiebervergaser mit langem Ansaugschnorchel versorgt die Verbrennungskraftmaschine mit Frischluft und Kraftstoff, ein Edelstahlkrümmer entsorgt die

gasförmigen Verbrennungsrückstände über einen Supertrapp-Schalldämpfer in die Atmosphäre. Verfechter der „reinen Lehre“ mögen einige Lösungen als overdressed, barock oder schlicht unnützlich bezeichnen, aber nicht zuletzt durch Details wie einige eingearbeitete persönliche Erinnerungsstücke, zum Beispiel am Steuerkettenspanner, wurde hier ein individueller Umbau Realität. Die Marter, die vielen polierten Flächen zu pflegen und nach jeder Fahrt (oder davor?) auf Hochglanz zu wienern, nimmt der stolze Besitzer dabei gerne in Kauf.

Cycle Point West SR-Roadster

Unaufgeregt, klassisch, kein Eyecatcher, aber ein verlässlicher Partner für jeden Tag – das sind die Eindrücke, die einem die frühe 48T von Cycle Point West vermittelt. Sie steht auf der Custombike 2012 nicht als Demonstration von High-End und grenzwertiger Selbstdarstellung, nicht als metallgewordenes Superlativ. Sie ist vielmehr Visitenkarte und Beispiel des CPW-Angebots, das sich nicht auf bestimmte Marken, Modelle oder Stile beschränkt.



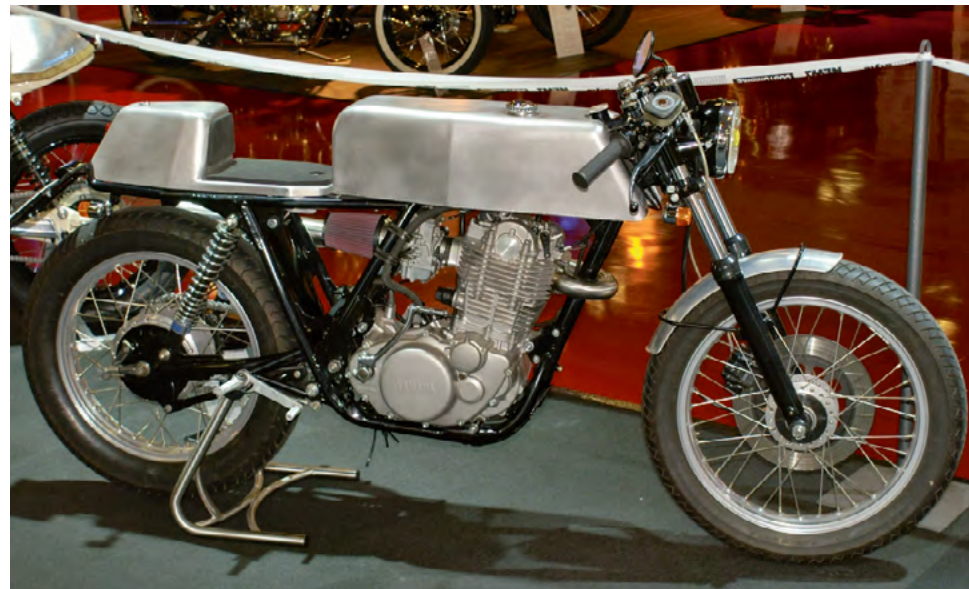
Aufgeräumt das Cockpit mit dem Minitacho vor der schmalen Dragbar, wo der Begriff „Lenkstange“ noch wörtlich genommen werden darf, und dezent die angepassten Halogen-Ochsenaugen. Aufgeräumt auch das Rahmendreieck, befreit von Plastikdeckeln und Luftfilterkasten. Schnörkellos der originale Tank mit farblich auf die Gussfelgen abgestimmtem Minimal-Pinstriping. Hinter dem Einzelsitz eine rustikale Ledertasche, gerade ausreichend für Bordwerkzeug oder Regenpelle, aber ohne kitschige Westernapplikationen. Den sauberen Heckumbau mit Rahmenkürzung und

Rohrbogen bieten die Jungs ebenso an wie Motorüberholung und Tuningmaßnahmen bis zur Komplettauspuffanlage aus Edelstahl. Ein Blick auf die zurückverlegte Fußrastenanlage lohnt, befestigt an den ursprünglich für die Soziusrastenausleger vorgesehenen Montagepunkten.

Wer sich die Hände selbst überhaupt nicht schmutzig machen möchte oder schlicht keine Umbaubasis besitzt, kann bei Cycle Point West auch ein komplett aufgebautes Fahrzeug erwerben. Klassisch und unaufgeregt.

Kalter Espresso?

Von 2009 bis 2011 hat Mark L. aus Paderborn an dieser markanten, kantigen 80er SR500 geschraubt. Schlank ist sie, und sie wirkt mehr wie eine sportliche Italienerin als ein „klassischer“ englischer Caferacer, obwohl sie auf der anderen Seite eher britische Kühle ausstrahlt als südeuropäisches Temperament. Kalter Kaffee also? Mitnichten!



Der schlanke Tank und der knappe Sitzhöcker wirken beide etwas hoch, dennoch stimmt die Linie, und es ergibt sich ein Sitzposition, wie sie den Fahrer kaum besser ins Fahrzeug integrieren könnte – sofern er keine allzu hohen Ansprüche an den Langstreckenkomfort stellt oder eine zu große Plauze hat. Dünne Moosgummizuschnitte anstelle bequem auswattierter Polster, Race-Feeling statt Clubsessel-Atmosphäre.

Sauber folgt der Höcker dem geänderten Rahmenheck, exakt ist das Rücklicht ins matt schimmernde Blech eingelassen. Blinker und Kennzeichen an schnörkellosen Haltern, serienmäßige Räder in originaler Schwinge und Gabel komplettieren den Umbau. Sehnig und durchtrainiert die gesamte Erscheinung, ohne filigran oder zerbrechlich zu wirken. Stimmgig auch die Fußrastenanlage, entstanden aus Suzukiteilen und weit dorthin zurückverlegt, wo Yamahas Konstrukteure dereinst die Soziusrasten unterbrachten. Stummellenker, kleine, klassische Zeiger-

instrumente und eine geleckte obere Gabelbrücke vervollständigen das aufgeräumte Bild auch aus der Perspektive des Fahrers.

Mattschimmernd wie die Blechteile obenauf liegt auch der Motor darunter, nach einer Glasperlen-dusche und mit milden Modifikationen reiht er sich ein in diese Mischung aus Understatement und klarer Formensprache. Ein unauffälliges Entlüftungsgehäuse und ein K&N-Filter sind die einzigen Überbleibsel im Rahmendreieck, und wo sich auf der rechten Seite einst Krümmer und Auspuff am Motor entlang drückten, scheint dieser nun fast frei zu schweben. Die gesamte Abgasanlage nämlich wurde nach links oben verlegt und folgt waagrecht und exakt parallel der Tank-Sitzbank-Linie.

Eine englische Kaffeemaschine im italienischen Design aus Japan, individualisiert in Deutschland also? Wer weiß, was die Idee dahinter war. Die Mischung scheint zumindest gelungen.

DOCK66 SR-CHOP

Ein unfertiger Ideenträger, der so nie die Segnungen einer regulären deutschen Zulassung erfahren wird, ist die giftgrüne SR von Dock66. Sie reiht sich an deren Stand selbstbewusst ein zwischen ähnlich krass gechoppten Ironhead Sportstern, die beweisen, dass eine Harley nicht zwingend fett, barock und überladen sein muss. Diese SR-Baustelle ist Punkrock auf Rädern, irgendwas zwischen HotRod, SoCal- und Tijuana-Style. Und ausserdem mehr Ausdruck eines Lebensgefühls, mehr Attitüde als die meisten anderen Böcke in diesen Messehallen.

Der Rahmen wirkt schon allein durch seine Farbgebung als Pupillenmagnet, mit dem radikal gekürzten und umgeschweißten Heck überlässt er dennoch dem fetten Firestone auf dem komplett schwarz getünchten Hinterrad genügend Raum für dessen optische Entfaltung. Jede Menge Hartmann-Punkte gibt es für die Hinterrad"federung", die wurde nämlich eingespart, die Federbeine durch Streben ersetzt und die Originalschwinge somit starrgelegt. Einen Hauch von Restkomfort bietet allenfalls der Einzelsitz im mexikanischen Strickponcho-Look. Darunter, im ausgeräumten Rahmendreieck, hat ein externer Öltank Platz

genommen, der Rahmen ist also seither trocken. Anders wäre vermutlich der winzige Tank mit Big-Daddy-Roth-Tribute-Bemalung nicht zu befestigen gewesen.

Ein extrem kurzer Lenker an der ebenfalls gekürzten Gabel mit ungebremstem 21"-Vorderrad runden das Frontend ab, ein Kotflügel fehlt hier genauso wie hinten.

Der Motor kommt ohne Schnickschnack daher, ein offener Ansaugtrichter und ein ebenso offener Draggpipe-Auspuff sorgen für Aufmerksamkeit, falls irgendjemand den grünen Bastard tatsächlich übersehen sollte. Rock'n'Roll!



SR500 „Eightball“

Kein Umbau im eigentlichen Sinne ist diese geduckte, „Eightball“ getaufte SR, sondern ein kompletter Neuaufbau auf Basis eines nackten 2J4-Rahmens. Sämtliche Teile kamen aus dem heimischen Fundus oder aus den Weiten des Wörl Welt Webb, alle Arbeiten wurden selbst ausgeführt, und nur noch wenig entspricht dem Serienzustand.

Der Rahmen wurde bis zu den Dämpferaufnahmen eingekürzt, die Oberzüge wurden ausgetrennt, gebogen und etwas tiefer wieder eingeschweißt. Der daraus resultierende zarte Hüftknick bringt

am Ende die Sitzhöhe auf unter 55 Zentimeter. Eine XS-400-Schwinge sorgt zusammen mit kurzen Dämpfern aus dem Harley-Zubehör für Bodennähe, die nötigen Reduzierbuchsen ent-



standen genauso an der heimischen Drehbank wie die beiden Hülsen, die den Federweg der SR-Gabelholme um fünf Zentimeter verringern. Diese wiederum stecken in breiten Müller-Gabelbrücken mit 8-Grad-Reckung, die ursprünglich für Harley Sportster verkauft wurden. Geänderte Gabelstopfen und Klemmhülsen von AME sorgen für Zusammenhalt. Gelenkt wird mit Stummeln aus dem Hause Fehling, für die Füße sind die Vorverlegten von Seeger. Nachdem die SR-Radnaben mit neuen Lagern versehen waren, wurde vorne eine ehemalige KTM-Felge in 1,85x21 mit Edeldstahlspeichen montiert, hinten eine 3,00x16-AME-Felge. Die Weißwandreifen Avon Venom sorgen für Straßenkontakt und einen bulligen Auftritt. Die flache, geduckte Linie bestimmt nicht zuletzt der verwendete Honda-SL125-Tank. Nach dem Heraustrennen seiner vorderen Befestigungspunkte passte er schon gut über das obere Rohr des SR-Rahmens, die Befestigung brauchte aber ein paar gute Ideen. So wurden dann vorne beidseitig kurze Kettenstränge angeschweißt, die mit einer Gewindestange an der unteren Tankabstützung des Rahmens befestigt werden. Hinten bekam der Tank eine schwenkbare Spannschraube. Im Tunnel bildet jetzt ein geschlossenzelliger, fester Schaumstoff das elastische Widerlager für den Tank, der so ortsfest, aber spannungsfrei montiert ist. Die „Black 8“ im Rahmendreieck ist

eine Hohlkugel aus Edeldstahl und Heimstatt für die Minimalelektrik. Der vordere Fender stammt vom Rest eines fremden Bastelprojekts, der hintere entstand unter Zuhilfenahme diverser Blechwerkzeuge aus einem Traktorkotflügel; mit einem Stauch-/Streckgerät konnte schließlich auch der Radius angepasst werden.

Während die Rahmen und Räder mit handelsüblichem Spraydosenslack einen Überzug in freundlichem Glanz- bzw. Seidenmattschwarz erhielten, wurden Kotflügel und Tank mit mattschwarzem PlastiDip, einem sprühfähigen Flüssiggummi, beschichtet. Gleiches gilt für den kleinen Scheinwerfer und das Rücklicht, das aus einer Fahrradlampe, einem alten Opel-Rücklichtglas und dem Innenleben eines Katalogrücklichts besteht. Montiert ist es an einem seitlichen Kennzeichenhalter, der sich in zwei Positionen verschrauben lässt – „StVZO-konform“ oder „schön“.

Zum Thema StVZO: Die Vorstellung beim Überwachungsverein steht noch aus, ist aber fest im Plan. Der ebenfalls komplett neu aufgebaute Motor mit allerletztem Übermaß und Flachschieber dürfe trotz der Beatmung über K&N und recht offenen Fishtail-Topf die wenigsten Meinungsverschiedenheiten provozieren.

S&T



Gleitmittelkunde

Von der Beölung eines neuen/frisch gemachten Motors

Motor auseinander, Motor wieder zusammen – alles wunderbar. Nur inzwischen ist das Öl nicht mehr da, wo es sein sollte, um seine schmierige und coole Aufgabe zu bewerkstelligen. Und es nutzt auch nichts bis wenig, es einfach nur in vorgeschriebener Menge einzufüllen und den Motor anzukicken. Denn es kann dauern, bis das Öl an allen wichtigen Stellen ankommt; außerdem befindet sich jetzt Luft im System.

Eine korrekte Neuölung des Motors beginnt, während der rechte Deckel noch nicht angebracht ist, und zwar mit einer Druckluftprobe. Linkes Loch am Motor mit Druckluft beaufschlagen. Loch, auf dem später das Rückschlagventil sitzt, mit dem Finger abdichten. Dabei entsteht auf der Fingerseite einen Überdruck, der auch etwas stehen bleiben soll. Keinesfalls darf es aus der Block-Entlüftung hinten rauspfeifen, sonst läuft das Öl später in den Block hinunter. Das Ganze kann man später bei verbautem rechten Deckel noch mit einer Öldruckprobe testen, indem man eine abgesägte linke Ölleitung nach oben dreht und mit einem Schlauch und einem Reservoir prüft, ob die Menge oben stehen bleibt. Damit ist übrigens auch die kleine Förderpumpe entlüftet. Man kann das auch mit

einer Hebelölpumpe machen, deren Kopf saugend in das linke Ölzuführungsloch passt. Es sollte beim Füllen dabei ein harter Widerstand kommen.



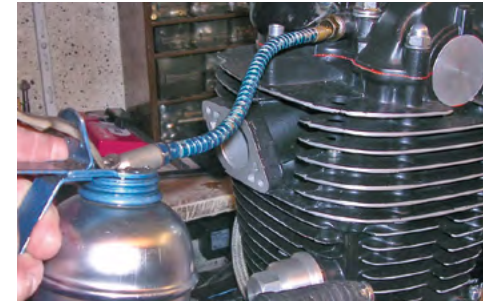
Dann ist die Rückförderpumpe (Scavenger) an der Reihe. Mitten auf dem Motor hinter dem Zylinder sollte man mehrfach bis oben hin Öl einfüllen.



Es sickert durch die Pumpe weg. Sodann einen Viertelliter oben in die hintere Ventileinstellöffnung oder die Entlüftung füllen. Etwas Öl bleibt beim Einfüllen oben in den Pfännchen im Kopf stehen und sorgt bei den ersten Umdrehungen für Schmierung im Kopf. Der Rest sorgt für schnelle Aktivierung der Rückförderung nach oben in den Rahmenöltank.



Die Durchgängigkeit im Kopf kann man mit besagter Hebelölpumpe testen (kein harter Druckpunkt spürbar), ehe man lose die obere Schraube montiert.



Die untere kann gleich endfest angezogen werden. Sodann werden mit der Hebelpumpe über das Entlüftungsloch des Ölfilters ca. 200 Kubikzentimeter Öl eingefüllt. Es darf kein harter Druckpunkt kommen, sondern es soll oben an der Ölleitung Öl austreten. Tut es das bei hartem Druckpunkt nicht, ist beim Zusammenbau etwas schief gegangen, zum Beispiel kann sich eine überflüssige oder zu dicke Unterlegscheibe hineingeschmuggelt haben.



Wird das Prozedere in beschriebener Form durchgeführt und sind die Bauteile, wie Ölpumpe (Dichtringe neu) und Kurbelwelle selbst durchgängig sowie der rechte Dichterring in Ordnung, sollte die Beölung ohne Probleme zu einem guten Motor führen. Die Hebelpumpe ist übrigens in jedem Baumarkt oder im Internet für wenig Geld zu haben, aber im Ergebnis unbezahlbar.

Rei97



Der Motor stottert, geht aus, natürlich auf der Schnellstraße mit nur kleinstem Randstreifen. Und es dunkelt, auch klar. Wohl dem, der jetzt eine Warnblinkanlage besitzt! Hat die SR nicht? Stimmt. Kann man aber recht einfach dazurüsten und bei der Gelegenheit auch gleich LED verwenden statt Birnchen. Hier steht, wie's geht.

Den Einbau einer Warnblinkanlage mag mancher für unnötig erachten, er bietet aber einige Vorteile. Zur Anzeige eines Gefahrenpunkts (Stau, Unfall usw.) sowie bei Fahrten in der Gruppe als Hinweis auf Split oder Öl auf der Fahrbahn ist sie zum Beispiel hervorragend geeignet. Käufliche WBAs kosten mindestens 35 Euro, im Selbstbau kommt man mit unter 10 Euro aus.

Als Teile benötigt man lediglich einen zwei-poligen Ein/Aus-Schalter, zwei Dioden (0,5A/100V), ca. 40 cm drei-adriges Kabel (altes Geräteanschlusskabel schwarz) und einige KFZ-Flachsteckverbinder. Die beiden Dioden braucht man übrigens zwingend bei der Umrüstung auf LED-Blinker da die LED im Gegensatz zu Glühlampen hochohmig sind. Ein Blinkrelais für LED-Blinker gibt es

preiswert bei den üblichen Verdächtigen. Auf diese Weise spart man sich auch gleich die Belastungswiderstände.

Einbau:

Das dreiadrige Kabel wird an der einen Seite mit Kabelschuhen versehen, wobei der braune Draht eine kurze Brücke erhält, um die beiden Eingangspunkte des Warnblinkschalters zu verbinden. Der blaue und der gelb-grüne Draht kommen jeweils an einen der beiden Ausgangspunkte.

Den Schalter baut man an den Lenker (oder eine andere geeignete Stelle). Das andere Kabelende führt man an der Rückseite der Lampe in den Lampentopf.

Da man in den 70ern nur eine Blinkerkontrolle für beide Fahrtrichtungen verbaut

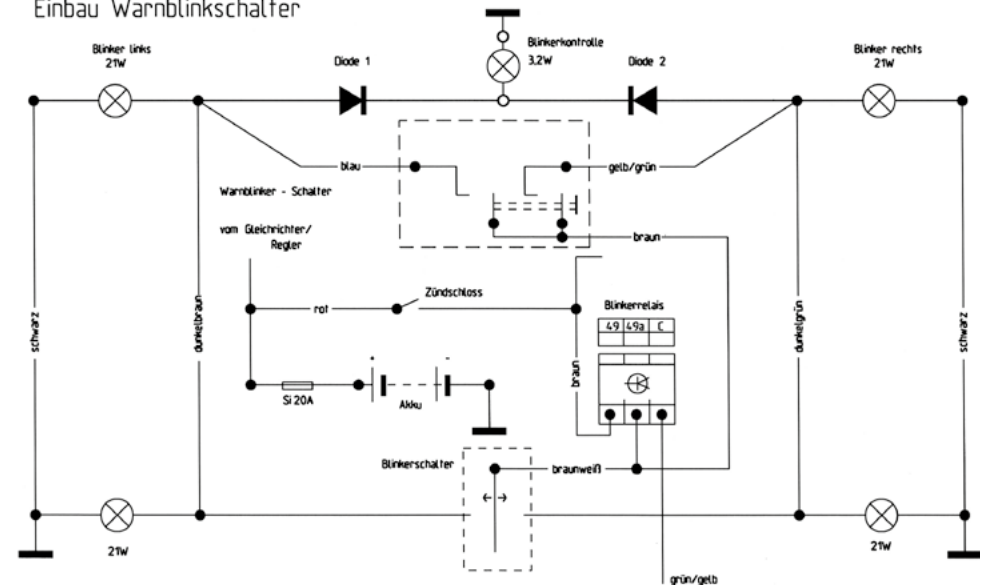
hat, muss man auch hier die Schaltung ändern: Den dunkelgrünen Draht von der Blinkerkontrollbirne aus dem vierpoligen Steckverbinder (im Scheinwerfer) herausnehmen und mit Masse (schwarzer Draht) verbinden. Den dunkelbraunen Draht der Blinkerkontrollbirne ebenfalls aus dem vierpoligen Steckverbinder ziehen und hier die beiden Dioden (Minus-Seite; das ist die mit dem Ring gekennzeichnete) verbinden. Die beiden anderen Enden der Dioden werden jeweils mit dem blauen und gelb-grünen Draht vom Warnblinkschalter in einem Kabelschuh miteinander verbunden und dann in die freigewordenen Steckverbinder im vierpoligen Stecker eingerastet. Den brau-

nen Draht vom Warnblinkschalter dann mit dem braun-weißen Draht der Blinkerschalttermittelstellung verbinden (Lötstelle am Steckverbinder). Es versteht sich von selbst, dass die Verbindungen sowie die drei Diodenanschlüsse isoliert (zum Beispiel mit Schrumpfschlauch) im Scheinwerfer untergebracht werden müssen.

Diese Schaltung funktioniert leider nur mit eingeschalteter Zündung, hat aber dadurch den Vorteil, dass sie keiner unabsichtlich (oder böseartig-absichtlich) einschaltet.

SRPedro

Änderung Blinkerkontrolle Einbau Warnblinkschalter



Termine 2013

- 12.04.-14.04.:** Monomania in Biblisheim – Treffen für alle Einzylinderfreunde (ehemals Flammkuchentreffen)
- 09.05.-12.05.:** Gespanntreffen der Motorrad- und Gespannfreunde Biblisheim
- 17.05.-19.05.:** Sölktasstreffen, Österreich
- 31.05.-02.06.:** 35 Jahre SR500 in Vreden/Münsterland
- 07.06.-09.06.:** 1. XT500-Treffen in Thüringen
<http://www.xt500.org/68eustw03ihkmsez/viewtopic.php?f=6&t=11145#p105847>
- 21.06.-23.06.:** 15 Jahre IG OWL
- 12.07.-14.07.:** 3. Schwarzwald-Treffen XT500
- 19.07.-21.07.:** IG Cologne und IG Bergisch Land
- 02.08.-04.08.:** Ostseetreffen der IG Lübeck
- 17.08.-18.08.:** Schottenring Grand Prix
- 16.08.-18.08.:** IG Eintopf-Freunde Südheide
- 06.09.-08.09.:** IG Fulda – Wasserkuppen-Treffen

Vorschau 35 Jahre SR 500



Exklusiv und ausführlich berichtet die Kick.Start über die große Jubiläumsparty der IGs in Deutschland. 35 Jahre SR 500 – das muss gefeiert werden!

IMPRESSUM:

Redaktion:

Igor Jeziorsky (Aygor)
Kerstin Rotard (Thöny)
Birgit Schlüter-Jeziorsky (Welle)

Layout:

Dieter Bals (Captain B.)

Ständige Mitarbeiter:

Andreas Ganzera (motorang)

Fotos:

Köterberg: Kumpel von Roy
Biblisheim: MarKik, Klaus, Wolfi
Kassel: Karsten, Thöny
AiA goes Pannonia: motorang, Steve (Therion)
Nürnberg, Berlin: Karsten
Fotostrecke: MarKik, Thöny
Titel, Winterreise: motorang
Kostümbike: Marc (S&T), Dieter (Captain B.)
Bucheli: Rei97
Technik: Thöny

www.srtreffen.de/kick.start

kick.start@srtreffen.de