CRAFTRAD

Nº4

CRAFTRAD

MAGAZIN FÜR MOTORRADKULTUR

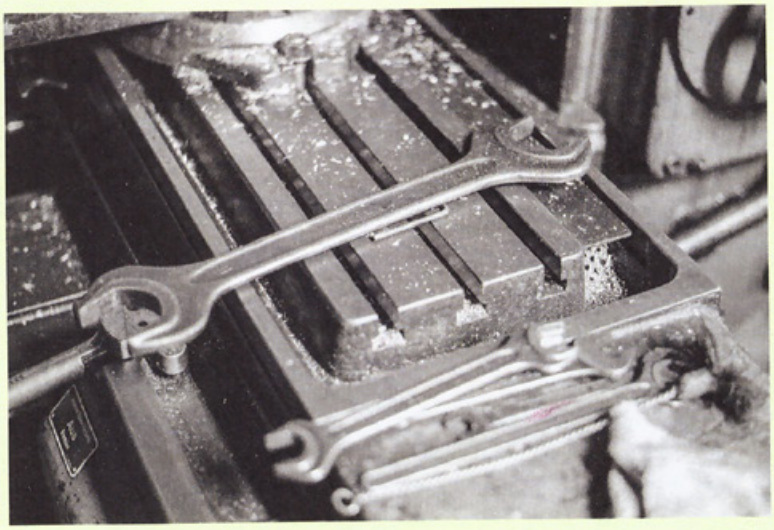
D, A 9 EUR
CH 14 CHF

4 190166 309003 04

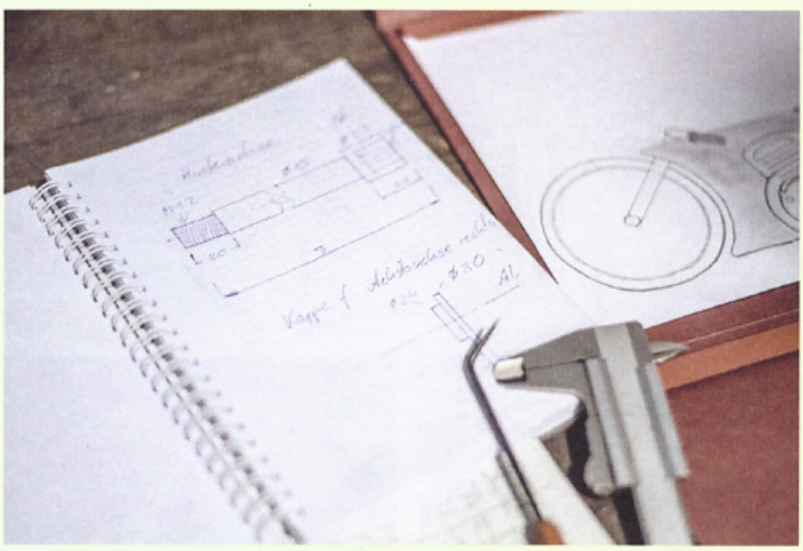
WWW.CRAFTRAD.DE

DAS GROSSE SCHAU-LAUFEN

Die Berliner Werkstätten Urban Motor und Berham Customs werden beim diesjährigen Glemseck 101 mit speziellen Motorrädern antreten – von der Pike auf selbst gebaut.



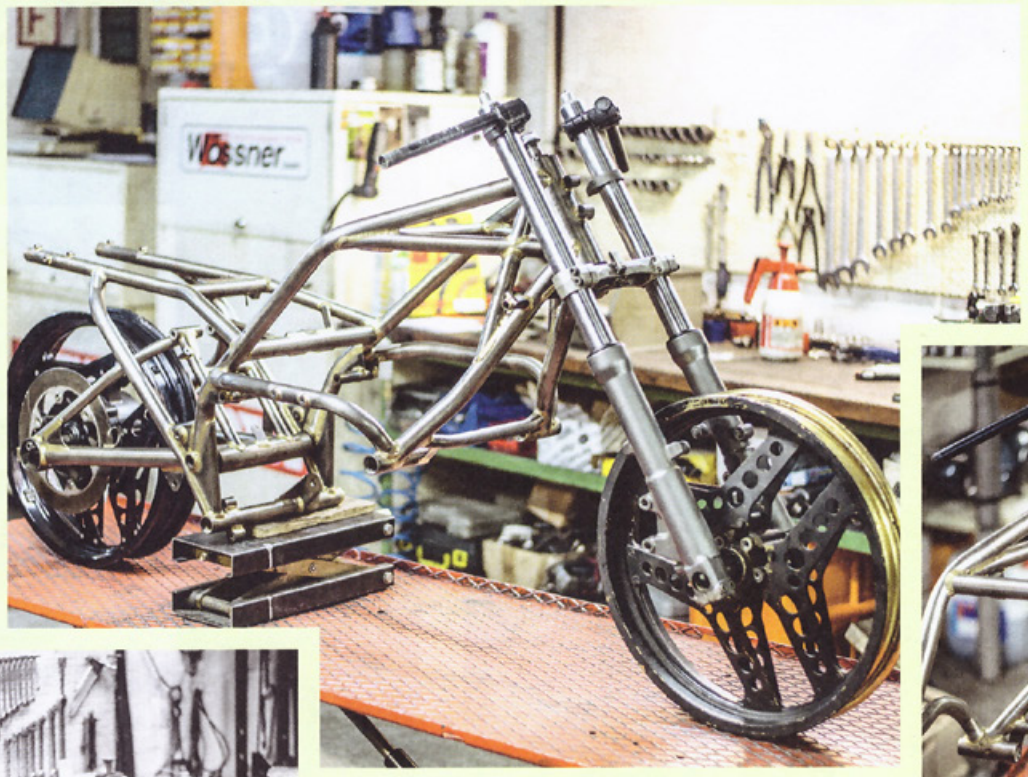
Text: JAN ZÜHLKE
Bild: BERNHARD MOOSBAUER

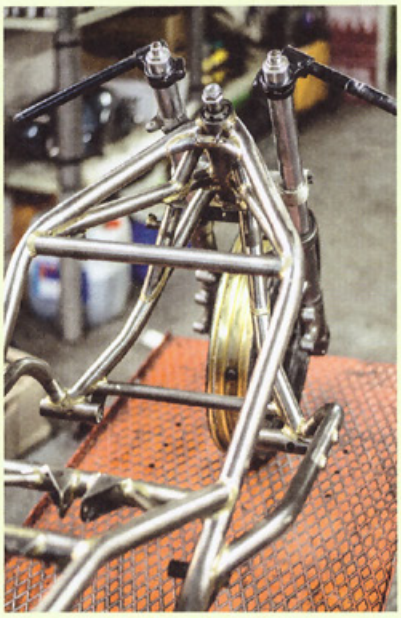


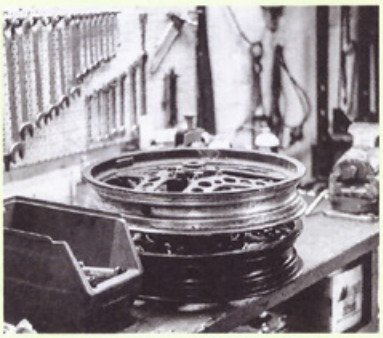
Der Sieg der Spinner über die Vernunft.

Jahr für Jahr stehen Anfang September Autofahrer nahe Leonberg bei Stuttgart vor Straßensperren und fragen sich: Was soll das? All die Motorradfahrer, die sich an ihnen vorbeischlängeln, um ins gelobte Land hinter den Absperrungen zu gelangen, könnten ihnen diese Frage wohl noch einigermaßen nachvollziehbar beantworten: Dort ist die Solitude, eine ehemalige Rennstrecke. Dort findet Glemseck 101 statt, das legendäre Cafe-Racer-Treffen. Dort kommen zehntausende Motorradfahrer aus ganz Europa hin, um gemeinsam zu feiern. Was sie da eigentlich feiern, ist dann schon schwieriger zu verstehen. Und spätestens bei dem Kern der Feierlichkeiten, den Sprints, wird der vernunftgesteuerte Mensch die Segel gänzlich streichen: Achtelmeile, Vollgas geben aus dem Stand, wer gewinnt, ja … hat gewonnen. Wer nicht gewinnt, ist auch nicht traurig, denn darum geht es eigentlich nicht. Worum geht es dann? Schwer zu sagen. Bei den beiden Berliner Werkstätten Urban Motor und Berham Customs jedenfalls geht's wohl um Liebe: Liebe zum Handwerk, Liebe zum Design – und um ein ordentliches Maß an Besessenheit.

Beide Werkstätten bauen speziell für diesen Event ein fast gänzlich neues Motorrad; beide haben als Basis etwas aus den Tiefen ihres Lagers gezogen, das sie seit Jahren hüten; beide werden in den kommenden drei Monaten nächtelang schrauben, schweißen und schwitzen; und beide setzen mit Marvin von KRT Framework bei den Blecharbeiten auf den gleichen Partner. Doch das war es dann an Gemeinsamkeiten: Das Urban-Motor-Team, bestehend aus Henry Schulze, Uwe Hanzsch, Viktor Behrens und Peter Dannenberg, wird in der Essenza-Klasse starten. „The essence of motorcycles" – back to the roots, weniger ist mehr. Ihre Pretiose ist ein kleiner Motor: Jawa, 350 ccm, 55 Jahre alt. Eine Zweitakt-Legende mit 18 PS. Schnellster sein also eher unwahrscheinlich. „Ist egal, das ist nicht wichtig", sagt Henry und lächelt. Martien Delfgaauw und Felix Pilz von Berham Customs starten beim International Sprint. Es gibt keine technischen Vorgaben, nur schnell muss es sein. Und schön. Ihr Heiligtum ist ein Rahmen: Harris Magnum 2, „manganese bronze welded". Englische Handwerkskunst von 1984. Slogan seinerzeit: We win races. „Was willste machen", sagt Felix grinsend.





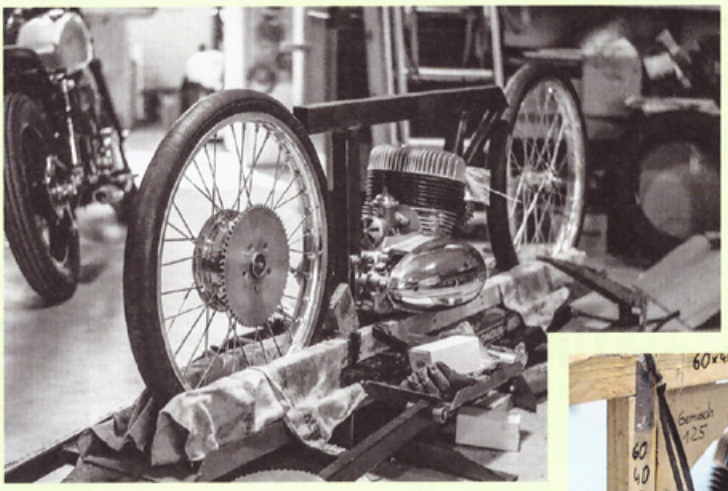


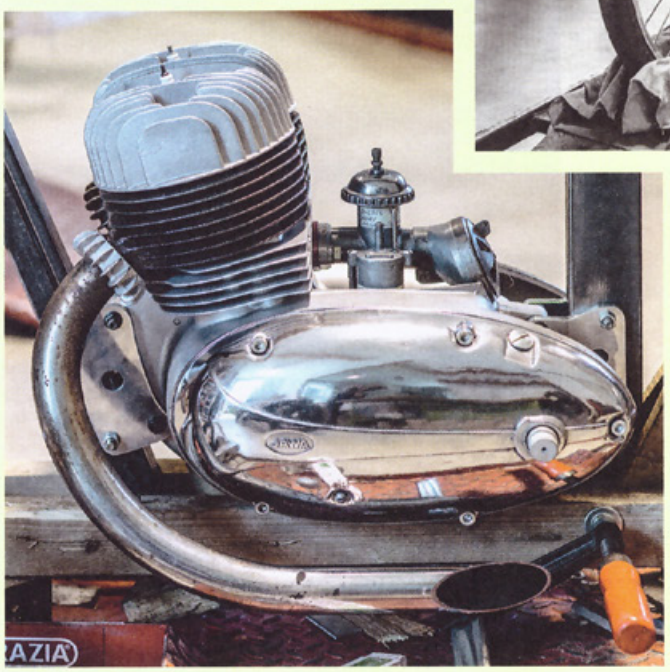
BERHAM CUSTOMS' INTERNATIONAL SPRINTER

Dornröschenschlaf. Selten ist diese Beschreibung so zutreffend wie hier.
„Jungfräulich, 32 Jahre alt und wunderschön …" – andächtig stehen die Jungs um den frisch entlackten und polierten Rahmen.
Für den dürfte diese Wertschätzung eine völlig neue Erfahrung sein. Denn seit der roten Werks-Pulverbeschichtung hat er nie wieder Zuwendung erfahren: Die ersten 13 Jahre verbrachte er beim örtlichen Harris-Händler verpackt in der Ecke. In Felix' Hände fiel er dann 1997 eher zufällig. „Ich hatte gerade meinen Katana-Motor verheizt und suchte Ersatz. Den ollen Rahmen, den nie einer gebraucht hatte, gab's mit dazu."
Auch Felix interessierte sich lange nicht sonderlich dafür. Das änderte sich über die Jahre. Aus dem „Ding in der Ecke" wurde „die Legende unterm Tuch". Knapp zwei Jahrzehnte und mehrere Werkstattumzüge später erwacht der Harris-Rahmen nun endlich zum Leben.
Dass es für ihn dabei „Dragstrip" statt „Rundkurs" heißt, wird ihm hoffentlich egal sein.

Erste Schritte

Bis dahin gibt's freilich noch einige Fragen zu beantworten und jede Menge zu tun: Konzipiert wurde der Rahmen, um einen Kawasaki-Z1000-Motor schnell um die Kurve zu bewegen. Der aber ist zu schwach und zu schwer. Stattdessen wird ein Suzuki-GSX-R-Motor den Vortrieb übernehmen. Späte 1980er-Jahre, knapp 130 PS. Vielleicht lassen sich bei der Überholung noch ein paar Extra-Pferdchen finden. Vorher aber gilt es, die Motoraufnahmen zu entwerfen und anzufertigen. Also Zeichenbrett und Fräse.
Nächstes Thema Fahrwerksgeometrie:
Radstand, Lenkkopfwinkel, Felgengröße – flach und lang soll er sein, der Sprinter. Und mindestens so gut aussehen, wie er fährt.
Die 18"-Felgen einer Honda Bol d'Or werden die Basis sein. Wenn die längere Schwinge gebaut und die Gabel, die es noch zu finden gilt, gekürzt sind, werden die entsprechenden Radachsen und Distanzbuchsen angefertigt. Der Griff zu einer modernen Upside-Down-Gabel ist den Jungs dabei zu einfach. „Passt stilistisch nicht." Also klassisch „RSU".
Wenn schließlich auch Bremsaufnahmen, Schaltmechanik und all die anderen vermeintlichen Kleinigkeiten erledigt sind, fehlen noch Tank und Sitz. Was Schönes aus Alu, klar. Denn am Ende zählt das Leistungsgewicht. Also kg/PS. Von Ersterem möglichst wenig. Womit wir dann auch beim Thema Fahrer wären …





URBAN MOTORS JAWA-MOTOR

Jahrzehntelang hatte der Motor erfolgreiche Dienste in einer seltenen JAWA-Werksgeländesportmaschine verrichtet – gefahren von Henrys Vater. Ein Kurbelwellenschaden setzte der Karriere schließlich ein Ende. Das Aggregat landete im Schuppen, wo es Saison um Saison auf seine Wiederauferstehung wartete.
Mit neuen Lagern, neuem Pleuel, neuem Übermaßkolben und frisch gebohrten Zylindern bildet der JAWA-Klassiker nun den Kern des Urban-Motor-Racers.
„Die Wahl fiel auf diesen Motor, weil wir die Marke JAWA mehr ins Bewusstsein rücken wollen. Eine wunderbare, bedeutende Marke, die immer ein bisschen im Schatten derer steht, die der Mainstream so kennt", erklärt Henry. Über Emotionen sprechen scheint nicht sein Ding zu sein. Doch ein Blick in die leuchtenden Augen verdeutlicht, was in ihm vorgeht.

Erste Schritte

Das Ziel war klar: ungewöhnlicher Motor, unkonventionelles Erscheinungsbild. Eine Schönheit soll entstehen – schlank, leicht und mit Reifen, die den höchsten Punkt an der Maschine markieren.
Zunächst galt es also, möglichst große Felgen zu finden, für die es auch Slicks gibt. Diese erste Hürde ist genommen: Exemplare im 23-Zoll-Format, die einst ihren Dienst in einer umgebauten Ice-Speedway-Maschine verrichteten, liegen bereit. In die hintere wird eine Trommelbremse eingespeicht. In der vorderen bleibt die Nabe ungebremst. Neben dem gerade frisch geschweißten, selbst konstruierten Rahmen wird auch die Gabel ein Einzelstück sein. Eine große Herausforderung, da das Platzangebot extrem gering ist. Neben all dem handwerklichen Aufwand wird also noch so Einiges an Konstruktionsarbeit vonnöten sein. Da klingen weitere durchaus anspruchsvolle Punkte der To-Do-Liste fast schon nach Kleinigkeiten: das Kettenblatt der Nabe anpassen, Buchsen für das Fahrwerk drehen, eine Hinterradaufhängung anfertigen. Auch Fragen wie „Wo kommen die Füße hin?" und „Wie kommen die Abgase möglichst schnell aus dem Zylinder?" gilt es noch zu klären. Doch alles zu seiner Zeit. Es geht schließlich nicht immer um Geschwindigkeit.

„Wir müssen nicht gewinnen. Wir müssen gewinnen können."

„Wer langsam sprintet, wird länger gesehen."

BERHAM CUSTOMS

2013 von Martien Delfgaauw gegründet, um nach 20 Jahren des Schraubens aus Leidenschaft ein professionelles Fundament zu geben. Den idealen Partner fand er in Felix Pilz, dessen Racing-Virus ihn 2000 ins Egli-Rennteam führte. Gemeinsam lassen sie individuelle Motorräder außerhalb der gängigen Schubladen entstehen. Außerdem entwickelt, produziert und verkauft BERHAM Customs gemeinsam mit KRT Framework Customparts in Kleinserie. Derzeitiger Fokus sind BMW Zweiventiler.

URBAN MOTOR

Urban Motor haben sich mit Umbauten alter BMWs in die internationale Customizer-Liga gespielt. Mit traditioneller Handwerkskunst und puristischer Ästhetik bringen sie aber auch aktuelle Motorräder so auf Vordermann, dass BMW sie um einen exklusiven R-nineT-Umbau bat. Ihr klarer Stil ohne Scheuklappen holt jeden Großstadt-Biker ab.

HARRIS PERFORMANCE

In den 1970er-Jahren gründeten die Brüder Steve und Lester Harris im englischen Hertford ihre Firma. Chassis und Fahrwerke damaliger Serienmotorräder waren ihren Motoren oftmals heillos unterlegen. Dieses Problems nahmen sich die Brüder an – und entwickelten aufwändige, besonders verwindungssteife Motorradrahmen, die von der Fachpresse hoch gelobt und von sportlich ambitionierten Fahrern heiß begehrt wurden.

JAWA

Als die Wanderer-Werke in Schönau bei Chemnitz 1929 ihre Motorradproduktion aufgaben, erwarb Waffenfabrik-Besitzer František Janeček die Produktionslizenz für die 500-ccm-Maschinen. Die Anstellung des englischen Motorradrennfahrers und Konstrukteurs George William Patchett kurbelte nach mäßiger Anfangsbilanz den Erfolg an. Bis weit in die 1990er-Jahre hinein lag der Schwerpunkt bei Zweitaktern mit 125 bis 350 ccm.