

LOGBUCH 2005:

Winter 04/05

Es wurden ein Haufen Veränderungen vorgenommen. Das Motorrad wurde komplett zerlegt. Der gesamte Rahmen wurde sorgfältig auf Schäden untersucht, sämtliche Schweißstellen, Lenkkopflager, Achslager usw. überprüft. War alles ok.

- ich habe einen neuen Nummernschildhalter
- die hintere Bremszangen Halterung wurde verbreitert.
- die hintere Radachse wurde verlängert und um eine zusätzliche Kontermutter erweitert
- der Fußbremszylinder wurde vergrößert.
- die Gabel wurde endgültig abgestimmt und Alubrücken montiert
- ein Zusatztank wurde im Beiwagen eingebaut
- zum Schluss das Beste von G&R: Hubraum 1752ccm, neue Nocken, Zylinderköpfe modifiziert, neue Auspuffanlage

22.05.05

Never change a running system! Nach dem Motoreinbau ist als erstes der Anlasser (Aftermarket) kaputtgegangen. Wir wollten einen Originalanlasser einbauen. Wir haben festgestellt, dass der von den Abmessungen nicht identisch ist. Wir müssen bei der Serie den Rahmen etwas abändern, so dass auch Originalanlasser passen. Austausch Anlasser eingebaut, Motor startet. Leider dreht der Anlasser nur ein paar mal durch. Batterie zu schwach. Der Motor ist höher verdichtet und braucht wohl etwas mehr Kraft zum Starten. Kein Problem, Zusatzbatterie in den Beiwagen gebaut. Endlich scheint alles in Ordnung zu sein.

Erster Ausflug: Es ist alles in Ordnung. Der Motor zieht von unten sauber hoch, Drehmoment fett. Jetzt macht die Karre endlich so richtig Spaß. Die Gabel ist jetzt perfekt abgestimmt. Die Bremse lässt sich besser dosieren, braucht allerdings aufgrund des größeren Bremszylinders etwas mehr Kraft. Saalbach (Bikermania vom 26.05 bis 29.05) und die Großglockner Hochalpenstrasse kann kommen.

KM Stand ca. 250km (mit neuem Motor, Tacho geht immer noch nicht)

26.05.05 bis 29.05.05

Saalbach Hinterglemm. Super Wetter, gute Stimmung. Die Großglockner Strasse war ein Traum mit dem neuen Motor. Endlich alles überholen was so rumsteht.

Kaputt: Die dritte Version des Nummernschildhalters hat die verschärfte Fahrweise auch nicht ausgehalten. Der Tom wird's mit Fassung tragen und ein paar Knotenbleche einschweißen.

KM Stand ca. 450km

08.07.05 bis 10.07.05

Meran. Die vierte Version des Nummernschildhalters ist montiert. Das Wetter die letzten Wochen schlecht. Ich musste unbedingt vor dem Training auf dem Salzburgring noch eine Probefahrt machen. Also Gespann auf den Hänger und ab nach Südtirol. Von Meran Richtung Timmelsjoch gefahren, Landstraße, viele Schnarcher unterwegs. Kurz Gas gegeben und der dicke Motor zieht aus dem Keller mit einem fetten Drehmoment an den Hindernissen vorbei. Stressfrei und easy. Zum Timmelsjoch rauf war kaum Verkehr. Alpenpässe sind die absolute Domaine des Tech3 Fahrwerks. Das Getriebe spinnt immer noch. Jetzt springt der dritte Gang raus und rein wie's ihm gefällt. Bergab war's dann keine Freude mehr, weil der Motor

absolut unrund lief. Irgendwas stimmt mit der Spritzzufuhr und/oder mit der Zündung nicht. Ich war froh, dass ich heil auf den Hänger gekommen bin. Wenigstens hab ich mein Mountainbike mitgehabt und konnte das schöne Wetter nutzen und den Frust von der Seele radeln.

Das praktische an einem Anhänger ist, dass man am Montag morgen das Motorrad gleich zum Hery zur Reparatur bringen kann ohne den ADAC zu bemühen.

Kaputt: Beim Getriebe war ein Stück von der Schaltnocke ausgeschlagen und der Pin, der die Nocke bewegt war wohl zu kurz. Neue Nocke eingebaut, Pin verlängert. Zündung überprüft, ebenso Vergaser. Neue Zündkabel eingebaut. Der Hery hat sehr ausführliche Probefahrten gemacht. Scheint alles in Ordnung zu sein.

KM Stand 800km

16.07.05

Salzburgring: Ready to race. In der Nacht Wolkengüsse, am Morgen Sonnenschein, Strecke trocken. Beim ersten Run (das sind 20 Minuten, ca 9 Runden) war meine Beifahrerin noch nicht da. Das ist nicht schlimm, weil man sich hier erst mal auf die Strecke einstimmt. Kritisch ist auch immer die Lärmmessung, weil die rigoros jeden rausziehen, dessen Fahrgeräusch über 98 Phon ist. Leider musste ich deswegen auf der Start/Zielgeraden etwas Gas wegnehmen und musste mich von all denen überholen lassen, die mich vorher in den Kurven vorbeilassen mussten.

Das Fahrwerk ist perfekt, der Motor zieht sauber von unten raus. Auf den ersten paar Metern nach der Kurve tut sich der ein oder andere Vierzylinder schwer zu folgen. Auf den langen Geraden bin ich dann doch ohne Chance gegen 150 ++ PS.

Langsam ist der Motor aber nicht, auf Alpenpässen ist man mit dem G&R Motor extrem schnell unterwegs. Kein Vergleich zum Originalmotor. Eine Wonne ist das Getriebe zwar immer noch nicht, aber die Gänge rasten sauber ein und springen nicht wieder raus.

Kaputt: Vor dem letzten Run (dem 6ten) klingelt der Motor so seltsam. Bin von der Startaufstellung lieber auf den Hänger gefahren. Schade, die Karre lief so gut und gerade beim letzten Run wäre mir der Phonmesser auch egal gewesen. Schaden: Ein Kolbenfresser im hinteren Zylinder. Warum ist noch unerklärlich, aber wer hat schon mal bei einem Gesamtgewicht von 650 kg einen 1750 Zweizylindermotor mit Vollgas auf der Rennstrecke bewegt. Sehr kulant von G&R. Günter Sohn schickt zwei Zylinder und Kolben. Ich werde sicherheitshalber einen Ölkühler einbauen lassen und meinen Blick öfter auf einen schweineteueren Öltemperaturmesser schweifen lassen.

Hoffentlich wird das nicht zu meinem neuen Lebensrythmus: Am Freitag Motorrad vom Hery holen, am Wochenende schrotten und am Montag wieder zum Hery bringen.

KM Stand ca. 900km

Reparatur: Der Motor wurde komplett zerlegt, ebenso der Öltank im Getriebe. Es waren keine abnormalen Teilchen zu finden. Zusätzlich wurde eine Ölpumpe von Feuling und ein original Harley Ölkühler mit Thermostat eingebaut. Zur Kontrolle habe ich jetzt einen Öltemperaturmesser im Einfüllstutzen. Das ist schlecht, weil man zum Kontrollieren anhalten muss, denn sonst verbrennt man sich die Finger. Wenn irgendein Leser eine einfache Idee für einen Öltemperaturmesser hat den man dauernd im Blickfeld hat, freu ich mich auf eine Email.

07.09.05 bis 10.09.05

Faak. Das Motorrad ist gerade noch rechtzeitig fertig geworden und fährt wieder. Ich bin sicherheitshalber mit dem Anhänger nach Faak gefahren, weil ich Zweifel an der Zuverlässigkeit hatte. Das war aber unbegründet. Bin ca. 500 km in der Gegend gefahren. Immer schön die Öltemperatur im Auge. Bei normaler Landstrasse hat das Öl 105°C. Das ist ok. Bei verschärfter Fahrweise, Pässe bergauf, erreicht das Öl schon mal 135°C und das trotz Ölkühler. Der ist aber auch saublöd montiert. Bei meinem breiten Vorderreifen kommt so gut wie keine Luft hin. Ich habe ihn jetzt seitlich montiert. Dummerweise ist es jetzt draussen zu kalt, um die verbesserte Wirkungsweise zu testen. Im extremen Stau wird das Öl über 140°C heiß. Dann schieb ich das Motorrad lieber. Ist ein gutes Training.

KAPUTT: nichts, sogar der Nummernschildhalter ist noch heil.
KM Stand ca. 1400