

Yesterdays



Ich bin infiziert von den spannenden Reiseerzählungen der 20er und 30er Jahre. Von einem solchen nostalgische Gespann schwärme ich schon immer. Im Laufe der Jahre manifestiert sich das Projekt „Yesterdays“ in meinen Gedanken: Ein neues Gespann im Stil der 20er Jahre. Im Herbst 2003 entsteht ein konkreter Plan. Doch es vergehen noch drei lange Jahre, bis der Motor zum ersten Mal poltert.



Die hintere Scheibenbremse ist ein Gedicht. Der Beiwagen überbremst ohne Passagier.

Aus heutiger Sicht war das Reisen in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts kein Zuckerschlecken. Motorräder waren mit einer bockigen Vorderradgabel ausgestattet, das Heck gänzlich ungefedert. Doch im Gepäck befand sich grenzenlose Abenteuerlust.

Im Herbst 2003 sitze ich mit meinem Motorradkumpel Hery zusammen. Wir sprechen über ein ungewöhnliches Fahrzeug: Mein Traum-Gespann. Die Eckdaten sind ungewöhnlich und erinnern mehr an die Vergangenheit als an das Heute: Starrrahmen, Springergabel, zuverlässiger Motor, fettes Hinterrad und echte Oldie-Optik. Es soll kein Gespann werden, das von Ausstellung zu Ausstellung geschoben wird. Es soll eine Reise nach Nordafrika überstehen.

Wir entscheiden uns für einen Harley-Davidson-Sportster-Motor. Der Grund: Für japanische V-2-Motoren bekämen wir keinen entsprechenden Rahmen. Für das Gerüst beauftragen wir die Firma V-Twin in Holland. Dort werden Harley-Rahmen aller Art gebaut. Vorteil: Die Rahmen werden mit TÜV-Gutachten ausgeliefert. Wir legen gemeinsam die Fahrwerksdaten fest: 50 Millimeter Nachlauf, Heckbreite für 185er Autoreifen, Bodenfreiheit in Verbindung mit der Springergabel mindestens 13 Zentimeter.

Den Terminplan für den weiteren Aufbau hätte ich mir komplett sparen können. Schon die Lieferung des Rahmens verzögert sich um mehrere Wochen.

Zwischenzeitlich suche ich nach einer gebrauchten Sportster. Doch es ist wie verhext: Der Markt ist leer gefegt, oder die Preisvorstellungen der Angebote sind utopisch. Bei Ebay finde ich dann eine 883er Sporty. Ich gebe ein Gebot blind ab und erhalte tatsächlich für 4850 Euro den Zuschlag. Die miesen Bilder im Internet waren mein Glück, so ha-

Antworten auf häufig gestellte Fragen:

Das Reserve-Gußrad passt stilistisch nicht zu dem Gespann.

Richtig. Aber für die Reise werde ich vorn und hinten ebenfalls Gußräder montieren. Ich vertraue den Harley-Speichenrädern mit den gekrüppelten Speichen auf schlechten Straßen nicht. Das Reserve-Gußrad kann dann vorn und hinten montiert werden. Es ist ein FLH-Rad, das von Harley für Gespannbetrieb freigegeben ist. Zudem könnte das Reserverad im Notfall mit entsprechenden Adapterstücken auch als Hinterrad verwendet werden.

Was ist das für eine komische Frontscheibe?

Die kleine Frontscheibe ist ein hervorragender Windschutz. Sie ist mit nur zwei Flügelschrauben montiert und kann bei Bedarf binnen Sekunden demontiert werden. Alle käuflichen Scheiben waren entweder zu groß oder zu modern.

Wie sind die Fahreigenschaften?

Hervorragend, ist doch klar. Was sollte man sonst über seinen Eigenbau sagen? Im Ernst, die Lenkung ist sehr leichtgängig. Spurrillenempfindlichkeit ist wegen des 16-Zoll-Motorradreifens vorn ein Fremdwort. Die Federung ist, sagen wir mal, britisch hart. Dank des mit einem Bilstein-Federbein gefederten Sattels ist das Fahren aber erträglich. Das Gespann soll die 20er Jahre darstellen, nicht das Computerzeitalter.

Was issn das fürn Baujahr?

Ich antworte immer: Der Hupe nach zu urteilen so gegen 1923. Aber so genau weiß das keiner.

Was hat das Gespann gekostet?

Keine Ahnung. Ehrlich! Ich hatte bereits vor Jahren angefangen, Teile zu sammeln. So kaufte ich die zwei Speichenräder noch für 80 Mark. Die Trittbretanlage stammt aus der Schrottkiste, der Kühler von einer geschrotteten Ducati, der Lenkungsdämpfer wurde gebraucht erstanden. Auch die Radadapter stammen aus einer Schrottkiste. Sie gefielen einem Harley-Fahrer nicht, weil eine Bohrung zu tief angesetzt war. Der Motorratsitz stammt aus einer Händlerücknahme. Eine Naht war aufgeplatzt. Den Lederkoffer kaufte ich bei Ebay für 13 Euro, ebenso das Reserverad, das sogar nur einen Euro kostete.

Die schätzungsweise 500 eigenen Arbeitsstunden kann man sowieso nicht berechnen. Der Beiwagen ist komplett mit Sitz, Innenausstattung sowie Messing- und Holzbeschlagen mit etwa 5000 Euro anzusetzen.

ben nur wenige Interessenten mitgesteigert. Der Kauf ist ein Schnäppchen. Die Maschine ist tadellos gepflegt und hat erst 6000 Meilen auf dem Tachometer.

Nach der Überführung zerlegen wir innerhalb eines Tages das Motorrad und bauen alles ab, was für den Neuaufbau benötigt wird. Übrig bleibt ein nacktes Rolling Chassis. Es ist zwar ein Kompromiß, so viele Originalteile wie möglich zu verwenden, aber ich will die finanziellen Vorgaben strikt einhalten. Im Rahmen einer kompletten Überprüfung des Motors wird der Hubraum auf 1200 Kubik erweitert und gleichzeitig die Verdichtung reduziert.

Mittlerweile sind auch die Springergabel von V-Twin und das Hinterrad von Jürgen Roth eingetroffen. Langsam nimmt die Maschine Gestalt an. Die Zeit drängt – neue Abgasrichtlinien zwingen uns dazu, das Motorrad vor dem 31. Juli 2004 zuzulassen.

Wir können den Termin einhalten. Das Motorrad bekommt als Eigenbau die Zulassung, Hersteller Martin Franitza, Modell Yesterday. Im August bringe ich die Maschine zu Jürgen Roth. Er will in seiner Blechnerei



Das Messing-Trittbrett



Aus Plexiglas wurde die Form erstellt. Rechts die fertige Form, aus der die Sandgussform erstellt wird. Deutlich sind die Unebenheiten der Grundfläche zu erkennen. Sie wurden mit Wachs aufgeträufelt.

Während des Aufbaus hatte ich die verrückte Idee, ein Trittbrett mit dem Yesterdays-Logo aus Messing anfertigen zu lassen. Zuerst benötigt man eine Form. Die Grundplatte, den Rahmen sowie die Buchstaben ließ ich aus einer Kunststoffplatte ausschneiden. Alles wurde sorgfältig miteinander verklebt. Diese Form brachte ich zur Firma Kollinger nach Elchingen bei Ulm. Damit die Sandgussform einwandfrei erstellt werden kann, müssen der Rahmen sowie die scharfkantigen Buchstaben mit einer Fase versehen sein. Diese Fasen werden mit Wachs eingebracht. Genau so entstehen auch die Unebenheiten der vormals geraden Flächen. Die Lieferzeit beträgt je nach Auftragslage etwa vier Wochen. Die Gesamtkosten für Guß und Form belaufen sich auf etwa 250 Euro.

ein Boot nach meinen Vorstellungen bauen. Konstruktionszeichnungen wandern per E-Mail hin und her. Das Boot soll optisch dem 1918er Harley-Boot entsprechen. Für meine Fototaschen soll allerdings das Heck einen kleinen Kofferraum bekommen. Weiteres Gepäck soll wie damals auf einem Klappgepäckträger verstaut werden.

Die Zeichnungen sind vielversprechend. Im Geiste sehe ich mich schon vollbeladen durch die Sahara tuckern. Als Termin haben wir November vereinbart. Auch das hätte ich mir sparen können. Wochen und Monate vergehen. Das ganze Debakel der Verzögerung dieses Lieferanten zu erklären, würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen. Erst zu Weihnachten 2005 freue ich mich dann endlich, dass Yesterdays auf drei Rädern steht.

Das Boot entspricht meinen Vorstellungen. Jürgen Roth hat trotz der unakzeptablen Lieferzeit eine gute Arbeit abgegeben.

Mittlerweile hat mein Freund Hery seinen Laden dicht gemacht. Ich stehe nun mit dem Bike und den Restarbeiten alleine da: Vorder- und Hinterradbremse müssen für den Gespannbetrieb optimiert, die Elektrik ergänzt und verbessert und tausend andere Kleinigkeiten erledigt werden. Ein großer Tank fehlt noch, ebenso die Reserveradhalterung, Lederpacktaschen, die Innenausstattung des Beiwagens, die komplette Lackierung und noch viele weitere Kleinigkeiten, die zwei ganze DIN-A4-Seiten füllen. Mit

Beschaffung und Organisation vergeht wieder ein Vierteljahr.

Zuerst widme ich mich dem Boot. Hinten in der Garage habe ich noch eine Zero-Sitzschale. Jürgen Mayerle von der Firma Schöne Linie passt sie an die Bootsform an. Nach zwei Wochen geht der Beiwagen direkt zum Sattler Kirschbaum im schwäbischen Reutlingen.

Zwischenzeitlich zerlege ich das Fahrzeug wieder. Alle Rahmenteile werden gestrahlt; durch die lange Standzeit hat sich Rost gebildet. Beim Rahmenlack entscheide ich mich für einen PU-2K-Lack, wie er auch für Lastwagenfahrergestelle verwendet wird. Er ist einfach zu handhaben, in allen Farben lieferbar und kostet nur einen Bruchteil eines Fahrzeuglacks.

Ein paar Tage später setze ich den Motor wieder in das Chassis. Meine persönliche Vorgabe ist, das Gespann allein und ohne Hilfe zerlegen und zusammenbauen zu können. Das funktioniert beim Einbau des Motors nur, wenn man den Motor kippt und den Rahmen über den Motor legt. Die vier Getriebefestigungsschrauben sind dann schnell eingeschraubt und die vorderen Motorhalterungen fixiert. Die Springergabel ist ebenfalls schnell eingebaut, ebenso Lenkerhalter und Lenker montiert. Der Öltank und die Elektrik werden vormontiert, ebenso die gebrauchte Trittbretanlage. Räder, Reifen und Schutzbleche komplettieren die Zugmaschine schon einmal zu einem ansehnlichen Fahrzeug. Doch der Teufel steckt wie

immer im Detail, in diesem Fall in Form der Elektrik.

Bei der Motorrenovierung hatte Hermann Weigand einen außergewöhnlichen Umbau vorgenommen. Die serienmäßige Lichtmaschine besitzt eine Leistung von nur 283 Watt. Das erschien mir angesichts der Zusatzverbraucher oder im Winterbetrieb als zu wenig. Normalerweise gibt es im Zubehörhandel für Harley-Davidson-Motorräder alles, nur keine stärkeren Lichtmaschinen für Sportster-Modelle. Allerdings sind für Big-Twin-Modelle Lichtmaschinen mit wesentlich höherer Stromabgabe lieferbar.

Wir ordern eine 32-Ampere-Lima und drehen die Innenverzahnung aus. Der Mitnehmer aus der alten Sportster-Lichtmaschine wird herausgetrennt, an die neue Lima angepasst und damit verschraubt. Selbstredend, dass auch ein neuer Regler fällig ist. Auch eine elektronische Zündung mit vielfältigen Voreinstellmöglichkeiten haben wir bereits montiert. Bei schlechter Benzinqualität lässt sich der Zündzeitpunkt mit einem kleinen Schraubendreher in Richtung „spät“ stellen. Das schädliche Klopfen des Motors wird dadurch minimiert. Alle diese Umbauten sind zwar durchgeführt, aber nun hängen die Kabel lose herum und bereiten mir echtes Kopfzerbrechen.

Hilfe bietet mir Andreas Öttl an. Er war vor seiner selbstständigen Tätigkeit als Gespannbauer bei einem Harley-Händler in der Werkstatt tätig. Ihm übergebe ich nun das Motorrad zur weiteren Fertigstellung.

Zwischenzeitlich kann ich das Boot vom Sattler abholen. Herr Kirschbaum hat sich von unserer Begeisterung anstecken lassen und die Vorgabe „Oldstyle“ perfekt umgesetzt. Der Sitz ist abgesteppt, ebenso die beiden Seitenteile.

Einige Wochen später bringt Andreas Öttl das Fahrzeug zurück. Mittlerweile wurde das Boot gestrahlt und mit dem Tank zum Lackieren abgegeben. Beim Zusammenbau des Bootes habe ich noch eine verrückte Idee: Ich will die Verschraubungen der umlaufenden Flacheisenverstärkungen vor und hinter dem Türchen mit Holzleisten verkleiden. Aus Eschenholz werden entsprechende Leisten gefertigt. Zusätzlich bekomme ich vom Schreiner noch gebogene Leisten für den Scheibenrahmen.

Nachdem Boot und Tank montiert sind, bringe ich das Gespann zum TÜV. Der Eintrag erfolgt nach ausgiebiger Probefahrt. Mit 1,2 bar Luftdruck im Hinterrad bügelt der Reifen die größten Bodenebenheiten weg. Die Bandscheibenschonung erfolgt

durch einen gefederten Sattel. Die richtige Einstellung des dazugehörigen Bilstein-Federbeines ist bald gefunden.

Auf einer Herbstausfahrt geht der Anlasser kaputt. Die erste Vermutung, dass die Batterie defekt sei, bestätigt sich nicht. Der Anlasser ist leider wesentlich teurer. Zum Glück finde ich ein gebrauchtes Ersatzteil für 180 Euro.

In den Wintermonaten lösen sich noch weitere Problemchen auf, nur eines nicht: Ich bin verzweifelt auf der Suche nach sechser Bordwandschrauben aus Messing zur Befestigung der Holzleisten. Nachdem auch die Verschlüsse für das Leerverdeck aus Messing sind, will ich die Holzleisten nicht mit VA- oder Stahlschrauben befestigen. Es ist wie verhext, diese Schrauben hat kein Hersteller im Programm. Die einzige Lösung: Verzinkte Stahlschrauben vermessen lassen. Ich finde eine Firma in Neusäß, die meinen Kleinstauftrag durchführt. Im März ist das Gespann dann nach drei langen Jahren endlich fertig.

Während der ersten Frühlingstage unternehme ich ausgiebige Probefahrten. Ein paar Schrauben lockern sich. Ab sofort gehört flüssige Schraubensicherung zur Standardausrüstung an Werkzeug und Ersatzteilen. Locker erreicht das Gespann auf der Autobahn 120 km/h. Der durchschnittliche Benzinverbrauch liegt bei etwa sieben Litern. Ich bin zufrieden.

In den nächsten Wochen muss ich mich nun ausgiebig um die Organisation des zweiten Teils des Yesterdays-Projektes kümmern. Die spannenden Reisegeschichten der 20er und 30er Jahre will ich nun nacherleben. Ich plane eine Reise im Herbst 2007 nach Marokko in die Wüste.

Im Projekt Yesterdays manifestiert sich das Gestern und Heute in Koexistenz. Für mich symbolisiert Marokko das Miteinander der Zeiten, eingebunden in das orientalische Flair einer alten Kultur und in eine grandioser Landschaft. Ich freu mich drauf.

Martin Franitza

TECHNIK

Abmessungen Gespann:

Radstand:	1661 mm
Spurbreite:	1290 mm
Vorlauf:	280 mm
Vorspur:	15 mm
Nachlauf VR:	50 mm



Früher hupte man mit diesen Messingtröten. Heute dient sie als Zierde. Selbstverständlich hat das Gespann eine TÜV-konforme Hupe.



Die Holzleisten stabilisieren mit dem innenliegenden Flacheisenrahmen das Boot. In erster Linie dienen sie aber der Zierde.



Die Frontschürze ist aus hochwertigem Verdeckstoff gefertigt. Viel Mühe gab sich die Firma Kirschbaum beim Einfassen von Rändern und Ösen mit braunem Kunstleder.



Die Frontscheibe ist mit zwei Flügelmuttern befestigt und kann binnen Sekunden demontiert werden.



Das Boot hat eine Innenraumbreite von 600 Millimetern. Die Spurbreite ist mit 1290 Millimetern für einen Oldie gerade noch akzeptabel.



Um den vorderen unteren Anschluß geradlinig zur Maschine führen zu können, musste die Bremsmechanik umgebaut werden. Der neue Bremszylinder hat einen hervorragenden Druckpunkt. Selten sind auch Kugelanschlüsse im Gespannbau geworden. Zwecks einfacherer Demontage im Falle eines Defekts wurden sie hier für die unteren Anschlüsse wieder verwendet.



Hochsensibel kümmert sich Andreas Öttl um die Elektrik.



Die Probefahrt kann im August 2006 durchgeführt werden. Die Weißwandreifen sind noch blau, der Tank nicht lackiert, und statt des Blechbootes muss eine Holzkiste als Beiwagengewicht reichen.