



Louis Bike
Special

„Oldschool“ rules – nicht nur in der Chopper-Szene. Rund um die Eigenbau-Fahrzeuge im Late Sixties-, Bobber-, Hotrod- oder Vorkriegs-Stil hat sich in den USA eine lebendige Subkultur gebildet. Auch in Europa ist das Thema brandheiß. Wenn es um die Lust am puristischen Fahrzeug geht, ist hier aber noch eine andere Fahrzeuggattung wieder schwer im Kommen – der Cafe Racer! Das neue Bike unserer Schrauber-Crew ist der beste Beweis. Wenn die schwarz-rote Seventy auf einer Bike-Show zu sehen ist, drehen sich ganz schön viele Köpfe herum. Warum? Tja ... dieses Eisen ist nicht besonders teuer gewesen, es hat nicht die breitesten Reifen, nicht den bösesten Motor – aber es ist irgendwie magisch. Ein individuelles, reales Bike, selbst gebaut, kein Designer-Firlefanz, aber trotzdem ein echter Styler.

Nun ist eine Seventy normalerweise nicht gerade „die“ Steilvorlage für ein Custombike. Aber eine Seventy hat vernünftige Fahrleistungen, ist relativ günstig zu haben, eigentlich immer zuverlässig und fast „unkaputtbar“. Ist das nicht Grund genug, einmal auszuloten, was für Umbaumöglichkeiten in solch einem Motorrad stecken?

Als das Bike in unsere Werkstatt kam, sah es eigentlich sehr proper aus. Aber uns interessierte daran vor allem der tadellos laufende Motor und das breitere Hinterrad von einer CBR 600 F Bj. 99. Schon nach zwei Wochen fand sich ein Gutteil der Anbauteile im Kleinanzeigenteil eines bekannten Internetportals und auf der Hebebühne stand nur noch ein Gerippe mit Motor, Rädern und einem Cafe-Racer-Heck. Das stammt aus einem LSL-Umbaupaket für Yamaha SR 500, passt aber von der Breite her super auf den Honda-Rahmen.

Für den Rennhocker musste zunächst das Rahmenheck mit der Flex gekürzt werden. Dann wurde im Bereich des Sitzes ein U-förmiger Flachstahl-Bügel als Halter angeschweißt. Hinten erhielt der Rahmen eine Quer- Traverse mit Rücklicht- und Kennzeichenträger. Der Rahmen rund um den Hinterreifen wurde mit Alublech ausgekleidet, auch hierzu mussten kleine Halter am Rahmen angeschweißt werden. Unter der Sitzbank sind dort nun sauber und ordentlich die Komponenten der Elektrik angebracht. Aber wohin mit der Batterie? Mehrere Lösungen standen zur Debatte, z.B. eine kleine Gel-Batterie unter dem Hocker zu verstecken oder einen aufwendigen Aluhalter anzufertigen. Letztlich sprach aber doch einiges dafür, die original Säurebatterie weiterzuverwenden, weiß man doch nie so genau, ob eine Gel-Batterie mit dem Spannungsregler des älteren Fahrzeugs harmoniert und so eine hohe Lebensdauer erreicht. Daher wurde kurzerhand ein Halter aus dickem Stahlblech gekantet, hübsch gelocht und in den Rahmen eingeschweißt. Während die entsprechenden Teile beim Lackierer weilten, war genug Zeit, die Aluteile zu polieren und über Detaillösungen nachzudenken. Es sollten durchaus moderne Komponenten Verwendung finden, denn Ziel des Projekts war eine zeitgemäße Interpretation des Themas „Cafe Racer“, nicht der Aufbau eines

„Fake-Oldtimers“. So kamen dann z.B. Wave-Bremsscheiben, Kellermann-Blinker, feine, gefräste LSL Spiegel und Hebeleien ebenso auf die Teile-Liste wie eine Alu-Fußrastenanlage von Gimbel oder Stahlflex-Bremsleitungen. Die Fahrzeugfront erhielt eine neue obere Gabelbrücke, in die Kontrollleuchten eingesenkt wurden. Bei der Original-Brücke sind die unteren Lenkerhalter leider fester Bestandteil – und das sieht bei der Verwendung von Stummel lenkern nicht lekker aus. Da die Seventy ein schönes Showbike mit offenem Rahmendreieck werden sollte, kamen auch offene Einzelluftfilter zum Einsatz. Beim deutschen TÜV hat man mit solchen Luftfiltern an Bikes mit Erstzulassung ab ca. 1982 in der Regel wegen des erhöhten Ansaugeräusches leider nur sehr geringe Chancen. Auch ist die Vergaserabstimmung kompliziert, die passende Düsendgröße muss durch Probefahrten ermittelt werden, für

(Fortsetzung auf Seite 712)



Viele weitere Bike Specials, noch mehr Bilder
und alle Infos auf www.louis.de/bikespecials