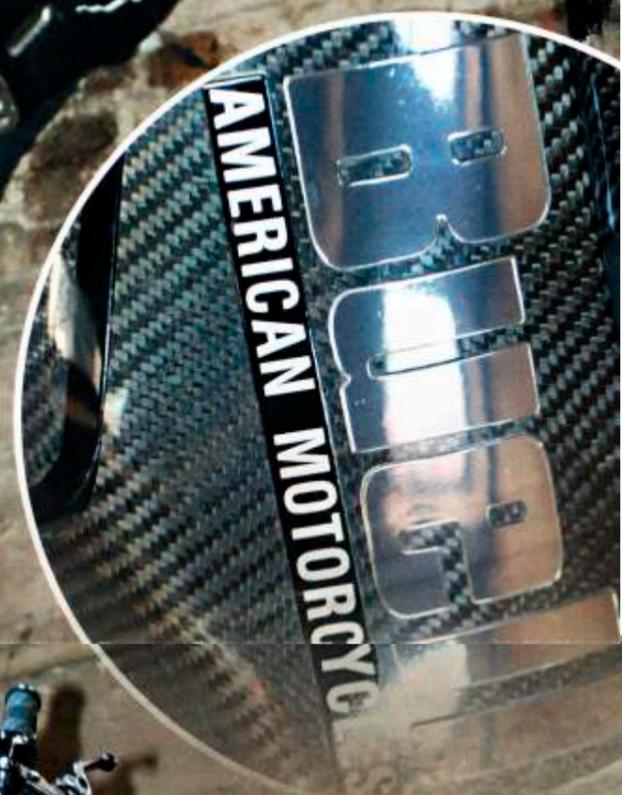


Tuttles erster Versuch, eine Carbon-gespickte Buell zur Welt zu bringen, endete vor einigen Jahren in einem denkwürdigen Alu-Bomber (siehe Fighters 04/2007). Blöd nur, dass er schon in Carbon-Country auf der Jagd gewesen war und einige kohlefaserne Trophäen mit ins Hessische gebracht hatte, die nun entgegen ihrer eigentlichen Bestimmung an der Wand statt am V2-Boliden hingen. Aber es wäre doch gelacht, wenn sich für diese Klamotten kein neuer Ständer finden würde...

Der Stoff, aus dem die Träume sind



Buell X1 Lightning



Text und Bilder: Henning Sonnenschein

Auf der Suche nach einem Heckrahmen stach Tutte eine Mountainbike-Gabel ins Auge – als er sie unbeschadet wieder raushatte, hielt er sie einfach mal an die Verschraubungspunkte

Da die Fischer-Felgen kein gezielter sondern ein Zufallsfang waren, musste Tutte für die Bremsscheibe einen Adapter anfertigen





Das dies ein Eigenbau-Höcker ist vermutet man ähnlich wenig, wie dass der Alu-Bürzel Buell-Serie ist



Willkommen in Carbon-Country



Und tatsächlich gehört es in den hohen Levels der Fighter-Welt noch zu den relativ leichten Herausforderungen, einen Buell-Rahmen aufzutreiben – Tutte schwört auf das Rohrgeflecht der XI, alleine schon wegen des verschraubten Hecks. Eigentlich muss man dafür nicht mal im Geburtsland der Viecher wildern gehen, aber die fast schon verstörenden Preisdifferenzen zwischen Teutonia und Amerika machen es tatsächlich wirtschaftlich interessant, sich das Geräffel eintüten und über den Atlantik schippern zu lassen.

Backe, backe Rahmen

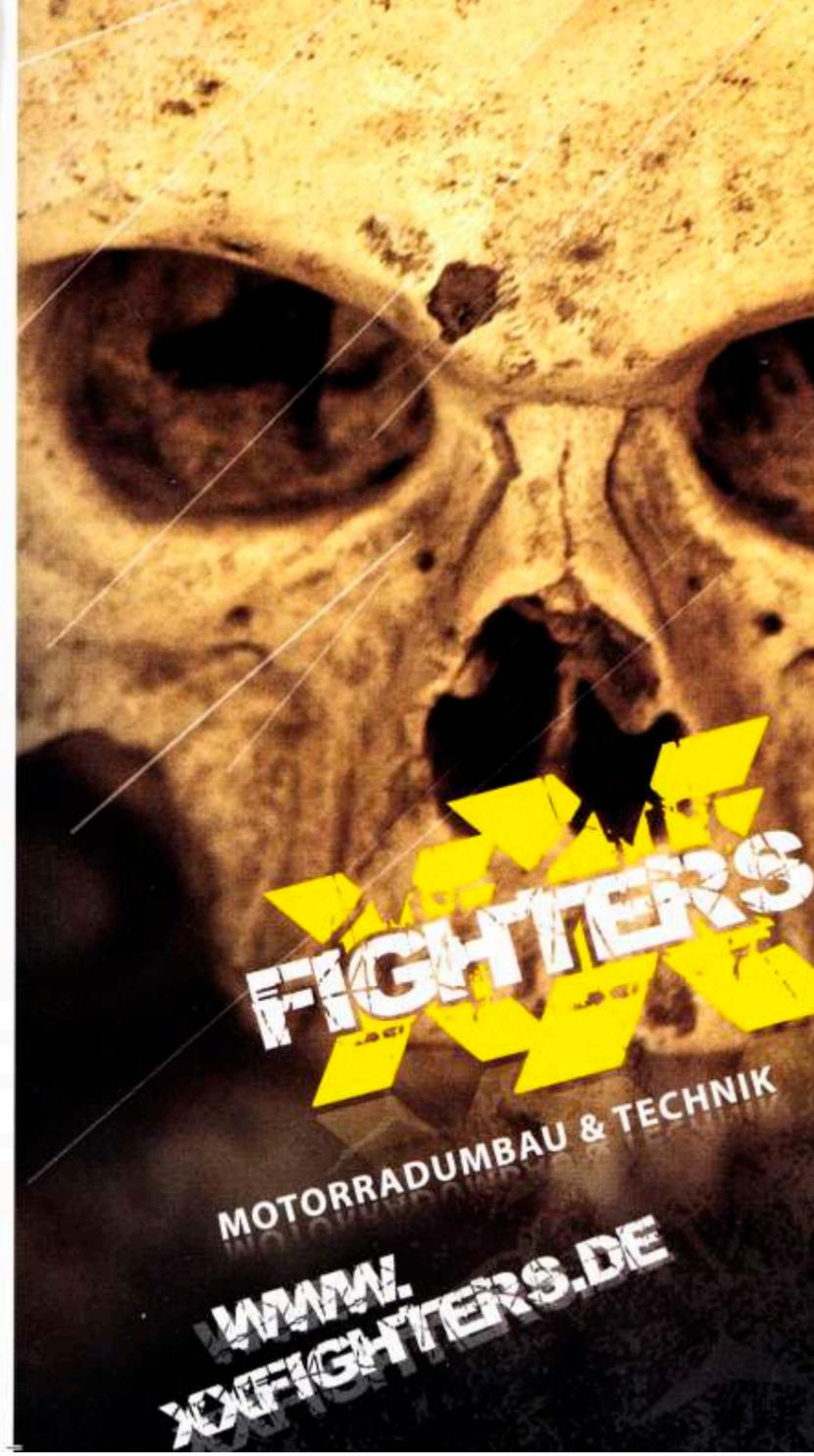
Damit er gar nicht erst in Versuchung kommt, das Thema Kohlefaser wieder zugunsten eines anderen Oberflächenmaterials zu verwerfen (Fell, Leder, Stachelschweinwolle – an faszinierenden Alternativen mangelt es nicht), traf Tutte eine bemerkenswerte Entscheidung: Das Skelett sollte komplett mit Echtcarbon gecouvert werden. Und da dessen sachgerechte Aufbringung ungleich komplexer als die der altbekannten Asi-Folie von Hein Pouis-Lolo ist, machte sich selbst der sonst um kaum einen Arbeitsschritt verlegene gelernte Feinmechaniker auf die Suche nach einem Erfüllungsgehilfen – was sich als gar nicht mal so einfach entpuppte: Drei Fachleute für derartige Verarbeitungen schickten Tutte weiter – erst ein sich noch mit dem Routine entwickeln herumplagender Branchen-Jungspund interpretierte den Wunsch einer derartigen Carbon-Beschichtung als willkommene Grenzerfahrung. Der Auftraggeber honorierte dies mit einer ebenso klaren wie wohlwollenden Ansage: „Du hast alle Zeit der Welt – Hauptsache, du machst es anständig.“ Das nahm sich der Kohlebäcker zu Herzen und nutzte sieben Monate lang jeden Leerlauf im firmeneigenen Autoklav, um den Buell-Rahmen komplett mit einer satten Kohlefaser-Decke zu überbacken. Und am Ende hielt er nicht nur die Zeit-, sondern auch die Qualitätsvorgabe vorbildlich ein.

Mobilmachung

Damit dieses Kunstwerk von einem Rohrrahmen nicht als Schmuck neben den anderen Carbon-Brocken endet, musste Tutte schleunigst ein paar vortriebsrelevante

MOTORRAD UMBAU

- » TECHNIK
- » TEILE
- » TÜV



FIGHTERS

MOTORRADUMBAU & TECHNIK

WWW.FIGHTERS.DE



Buell X1 Lightning



Eine Tankdeckelwidmung gehört bei Tutte dazu. In diesem Fall an Mr. Buell himself

Komponenten andocken. Als zentrales Element bietet sich da immer noch ein Motor an – und auch an dem gab es noch jede Menge zu doktern, damit alles ins Konzept passt: Die Einspritzung wurde zugunsten eines trinkfesten Flachschiebervergaser verbannt. Ein Eingriff, den der althergebrachte V2-Dreschflegel nach ein wenig Dutzi-Dutzi mit gierigem Zug nach vorne goutiert. Während der Rest der direkt am Motor stattfindenden Eingriffe eher stylischen Verpflichtungen folgte (Kupplungsdeckel und Ansaugstutzen aus Carbon, Edelstahl-Ölleitungen etc.), liegen der Idee eines Ölkühlers als thermischen Rettungsfallschirm für das ansonsten ausschließlich lufttemperierte Triebwerk definitiv keine optischen Erwägungen zugrunde. Also galt es, den Radiator möglichst blickdicht wegzusperren – und da bietet sich bei einem Motorrad eigentlich nur die Platzierung unter dem Höcker an, weshalb Tutte sich für die Kompaktversion aus einer sonst weit unter dem Radar fliegenden 125er Hyosung entschied. Kühlt besser als nix und passt perfekt in den Heckrahmen...

Bicycle-Recycling

... Bei dem Tutte gleichfalls seinen Willen zu kreativen Lösungen unter Beweis stellte: Ein paar gerade Balken waren nicht das, was er am Allerwertesten seines Carbon-Krads als geschmeidige Lösung empfunden hätte – ein paar sanfte Bögen hingegen umso mehr. Und noch bevor er sich mit dem Gedanken an exakt zurechtzubiegende Metallstreben so richtig anfreunden konnte, stach ihm eine

alte Mountainbike-Gabel ins Auge – und als er sie unbeschadet wieder raus hatte, hielt er sie einfach mal an die Heckverschraubungspunkte und traute seinen geschundenen Glubschern kaum: Der dezent Bogen der Drahteselforke passte perfekt zur anvisierten Linie. Und da die Alubinsen für ihren eigentlichen Zweck des Offroad-Radelns denkbar

strapazierfähig ausgelegt waren, bekam Tutte zu den langsam abklingenden Augenschmerzen kein Bauchweh beim dem Gedanken, diesen Streben seinen Luxus-hintern anzuvertrauen. Also ergänzte er sie

mit ein paar herkömmlichen Profilen für die oberen Ausleger – und fertig.

Ein Haufen Kohle

So langsam kam das Projekt in die Phase der ultimativen Carbonisierung: Der dem gleichen Schlachtojekt wie der Motor entlehene Tank verschwand unter einem Kohlefaser-Cover, das einst für ein Buell-Sondermodell gebacken wurde – aus der gleichen Quelle stammen Koti & Bugi, das lustige Schmutzabweiser-Duo. Aus dem Lager eines Zubehör-Ausstatters kommen hingegen Ansaugschnorchel und das Scheinwerfergehäuse, den gleichfalls mit Carbon umwickelte Lenker lieferte LSL. Genug Schwarzes Gewebe? Denkste, Tutte hat ja schließlich Sitzplatz gebucht – also musste noch ein Höcker her, um das tragende Mountainbike-Konstrukt noch um eine entsprechende Funktion zu erweitern. Also erschuf der begabte Hesse kraft seiner metallbauerischen Fähigkeiten einen Höckerrohling, den er wiederum von dem nachweislich kompetenten Carbonbauer-Jüngling nachbilden ließ. Der gab erneut alles, und das fand mit einem gefrästen Alu-Bürzel aus originalen Buell-Beständen umgehend den Weg an Tuttes Bike.

Leichtkraftrad

Ein Allerwelts-Finish hätte spätestens jetzt wohl auch niemand mehr erwartet – und so gibt es keinen Blickwinkel, aus dem diese Carbon-Buell dem nicht gerecht werden würde: Die zweiteiligen Phoenix-Räder waren ein willkommener Zufallsfund auf der Suche nach einem Bremssattel, das Armaturen-Sammelsurium ein ziemlich stimmiges Resultat aus dem Preisvorteil einer Suzuki-Bremspumpe, der Kreise in Form von einer passenden Kupplungspumpe und entsprechenden Titax-Hebeln zog. Und die Roller-Knöpfe? Waren halt schön klein – und mittlerweile außergewöhnlicher als Taster-Lösungen.

Wer übrigens glaubt, dass das alles nur schön machen soll, wird sich bei einem Blick aufs Kampfgewicht die Augen reiben: Alles in allem hat die Fuhre über 40 Kilo abgespeckt und sackt damit sehr deutlich unter die 200 Kilo-Marke. Mit weniger Eingriffen am Motor kann man ein Motorrad nicht so einfach schneller machen. Spätestens mit diesem Ergebnis war Tutte dann auch wieder ziemlich klar, warum er seinen Carbon-Roadster unbedingt noch nachholen musste...

BASIS

Bauzeit: 1998 - 2002
Motor: luftgekühlter 4T-V2
Hubraum: 1.199 ccm
Leistung: 65 kW/88 PS
bei 6.300 U/min
Drehmoment: 104 Nm
bei 5.600 U/min
Gewicht vollgetankt: 224 kg
Räder: 3,5x17 vo., 5x17 hi.



TECHNISCHE DATEN

Marke/Modell:	Buell X1 Lightning
Besitzer/Erbauer:	Frank Butte (Tutte)
Motor:	Serie, umgebaut von Einspritzung auf Mikuni HRS 42-Flachschiebervergaser, Ölkühler von Hyosung GT 125 mit Alu-Anschlüssen, Buell XB-Ventildeckel, Carbon-Kupplungsdeckel, RRC-Carbon-Ansaugstutzen mit K&N-Luftfilter, Eigenbau-Öltank aus Alu, Edelstahl-Ölleitungen, Ölthermometer in Eigenbaueinheit
Auspuff:	komplette Buell Racing-Anlage
Rahmen:	Serie, mit Carbon gecouvert
Heckrahmen:	Eigenbau
Schwinge:	Serie, gecleant
Gabel:	Serie, überarbeitet und schwarz eloxiert, einzelfertigte CNC-Brücke oben
Lenker/Riser:	LSL mit Carbon-Überzug
Räder:	zweiteilige Phoenix mit Eigenbau-Bremsscheibenadapter, 3,5x17" vorn, 6x17" hinten
Bereifung:	120/70-17 vorn, 190/50-17 hinten
Bremsen:	Serie mit Braking Wave-Scheiben und Stahlflexleitungen, ISR-Bremszange mit Eigenbauhalterung hinten
Fußrastenanlage:	Eigenbau mit ABM-Bremspumpe
Tank:	Serie mit Carbon-Cover von Buell Sondermodell und RRC-Abschlussleisten
Scheinwerfer:	Aprilla Doppelscheinwerfer im RRC Carbon-Gehäuse
Höcker:	Einzelfertigung aus Carbon mit Echtleder-Sitzkissen und Buell Alu-Bürzel
Kotflügel:	Buell Sondermodell
Bugspoiler:	Buell Sondermodell
Lackierung:	Alles Carbon mit Klarlack, Schwarz glänzend und der Rest eloxiert
Sonstiges:	Suzuki GSX-R-Brems- und Kupplungspumpen, Rollerzubehör-Kurzhubgasgriff und -Schalter, Titax-Hebel, Motogadget-Instrument, hohlgebohrte Achsen, Eigenbau-Riemenschutz, Eigenbau-Ständer mit Gravur, Eigenbau-Kennzeichenhalter, Kellermann-Blinker, Lenkerendspiegel, graviertes Tankdeckel, Kabelbaum gekürzt, Motogadget-Blinkrelais, Startknopf direkt am Anlasser, Bikefire-Batterie, 45 kg Gewichtsreduktion
Danke an:	R&R Customizing, NohlDesign

Die Einspritzung wurde zugunsten eines Flachis verbannt. Ein Eingriff, den der althergebrachte V2-Dreschflegel nach ein wenig Dutzi-Dutzi mit gierigem Zug nach vorne goutiert