

Hinterradbau auf Kettenantrieb und Einbau eines Ruchdämpfers



Project-Yesterday



Zwei Punkte mussten vor dem Start in die Wüste noch erledigt werden: Die Übersetzung sollte wesentlich reduziert und das Hinterrad mit einem Ruckdämpfer ausgestattet werden. Mit der serienmäßigen Übersetzung der Sportster kann man auf westeuropäischen Straßen durchaus leben, auch wenn der erste Gang zu lang ist und man bei Stopp-and-Go-Verkehr am Kupplungshebel die Muskeln stählen muss. Für schlechte Straßen und Pisten erschien diese Übersetzung aber eindeutig als zu lang. Fahren in langsamem Lauftempo mit losgelassener Kupplung war nicht möglich. Das ist der originale rechte Radflansch. Er gibt letztlich die Breite vor, die uns für diesen Umbau zur Verfügung steht.



Im Rahmen der geplanten Übersetzungsänderung (15 Prozent kürzer) für das Yesterdass-Gespann und damit dem Umbau auf Kettenantrieb hab ich in das Hinterrad gleich mit einen Ruckdämpfer versehen. Ich hoffe damit, vorzeitige Getriebeprobleme zu umgehen.

Den Umbau auf Kette habe ich aus zwei Gründen erwogen: Erstens ist die Übersetzungsreduzierung per Belt für mich zu teuer. Ich habe Kosten von etwa 1000 Euro für die mindestens 10-prozentige Übersetzungsreduzierung errechnet. Bei Umrüstung auf Kette sind nur etwa 250 Euro fällig. Zweitens ist die Kettenübersetzung variabler, da Kettenblätter mit Zähnezahl auf Wunsch hergestellt werden. Ich kann also so kurz übersetzen wie ich will.

Hinzu kommt, dass für die geplante Reise eine Ersatzkette preiswerter ist als ein Ersatzbelt. Vorzeitiger Verschleiß in der Wüste ist mir egal. Nach meiner Rückkehr wird eh wieder auf Belt umgerüstet.



Im Zuge dieses Umbaus wurde auch den Ruckdämpfer in das Hinterrad eingebaut. Dazu habe ich mir ein Hinterrad eines Jaoanbikes im Teilehandel besorgt. Dafür muss man etwa 150 Euro hinblättern. Die Nabe mit dem Mitnehmer des Ruckdämpfers schneidet man mit der Flex grob aus dem Rad. Anschließend wird sie auf der Drehbank rund und plan gedreht. Dabei ist darauf zu achten, dass Rundlauf und Planfläche im exakten 90-Grad-Winkel zueinander stehen. Für die Befestigung des Mitnehmers am Radflansch werden acht Bohrungen auf der Rückseite angebracht. Auf dem linken Bild ist das Adapterstück zu sehen, das mit dem linken Radflansch und dem Radstern verschraubt wird. Oben sieht man den bereits bearbeiteten Ruckdämpfer, der mit dem neuen Radflansch verschraubt wird.



Die Radposition darf bei diesem Umbau durch den linken Radflansch einschließlich Bremsscheibenposition festgelegt und darf nicht verändert werden. Die Platzverhältnisse im Rad für den Rückdämpfer sind also durch den rechten Radflansch genau vorgegeben. Mittlerweile hatte ich ein Ritzel bestellt. Das Ritzel hat einen geringen Versatz. Dieser wurde so gewählt, dass die Kette in etwa mittig zur jetzigen Riemenposition liegt. Das Kettenrad ließ ich bei Motorrad Schüller anfertigen. Dort fertigt man Kettenräder auf Wunsch. Für die gewünschte Übersetzung (15 Prozent kürzer als original) errechneten wir ein Kettenblatt mit 55 Zähnen.



Die weiteren Arbeiten: Drehen eines Radflansches mit Aufnahme für den Ruckdämpfer, drehen einer neuen Distanzhülse, ein neuer Lagersitz inkl. Lager für den Ruckdämpfer mit Innenmaß für die Achse (passt von einem Japanbike natürlich nicht), neue Distanzen zum Ausdistanzieren des Rades.



Dier letzten Distanzen werden gedreht. Dann wird alles zusammengebaut. Da alles vorher genau ausgemessen wurde, passte alles auf Anhieb, na zumindest fast auf Anhieb.



Lag die optimale Reisegeschwindigkeit vorher bei etwa 95 - 100 km/h, so liegt sie jetzt bei etwa 80 km/h. Die Rechnung mit der 15-prozentigen Übersetzungsreduzierung war also richtig.

Man kann jetzt im ersten Gang wirklich langsam fahren, fast schnelleres Schrittempo, ohne dauernd an der Kupplung arbeiten zu müssen.

110 km/h bin ich auch gefahren, aber da vibriert die Mühle wie verrückt und es macht keinen Spaß mehr. Aber irgendwie müssen wir ja im November die 800 Kilometer von Genua bis nach Hause überbrücken, ohne dass die Rückfahrt selbst schon eine ganze Woche dauert.

Der Benzinverbrauch steigt bei diesem Wahnsinns-schnellen Tempo allerdings um etwa einen bis 1,5 Liter.

Einziger Nachteil des Umbaus: Jetzt ist das ganze Heck mit Kettenfett versaut.

Die Yesterdays-Homepage: <http://www.project-yesterdays.de>

Das Tagebuch: <http://yesterdays.blog.de>

Das Online-Tagebuch während der Reise : <http://www.nigrin.de>



www.pixelspeed.de

060112-74212-2011-016

