

Heckumbau GL 1000 + 1100

Beitrag von Michael von Döhren

Als ich meine GL 1100 das erste mal sah, wusste ich schon, dass ich mit den Harley- Koffern und dem riesigen Topcase auf Dauer nicht glücklich sein würde. Also wurden diese als erstes abgeschraubt. Die Halterung der Koffer ersetzte in dem Fall das hintere Schutzblech, und die Original- Lampenhalterung war auch nicht vorhanden. Da ich meine Maschine von Grund auf erneuern musste und auch wollte, auf der anderen Seite aber das liebe Geld stand, das man leider nie dann reichlich zur Verfügung hat, wenn man's braucht, entschloss ich mich für einen kompletten Eigenumbau des Hecks einschließlich der Kofferhalterung. Da ich in so einem Fall in der glücklichen Lage bin, in einem Betrieb zu arbeiten, in dem wir Aluminium verarbeiten, und u.a. eine gut ausgestattete Werkzeugmacherei besitzen, hatte ich - was die technische Ausführung betraf - keinerlei Probleme. Aber bevor es mit dem Umbau losgehen konnte, mussten erst einmal andere Koffer und ein anderes Topcase besorgt werden in meinem Fall entschloss ich mich nach einigem Hin und her für 42 Liter Koffer (K2-System) der Fa. Krauser, und ein Topcase mit 50 Litern der Fa. Givi. Somit verfüge ich über ein Stau Volumen von 134 Litern, das ich mit einer Ledertasche, die auf dem Topcase Gepäckträger geschnallt wird auf ca. 155 Liter bringen kann, also durchaus genug, um auf Tour zu gehen.

Bei dem Material entschied ich mich für eine Aluplatte in der Stärke von 5 mm, da diese vom Gewicht her nicht zu schwer war und trotzdem genug Stabilität hatte. Zuerst wurden zwei gleichgroße Stücke in dem Format 500 x 570 mm geschnitten. Für alle, die nicht über eine Bandsäge verfügen, mit etwas Mühe und ein bisschen Geduld geht die ganze Zusägerei auch mit einer Stichsäge. Diese sollte allerdings über eine Regulierung der Sägegeschwindigkeit verfügen, da sonst das Aluminium zu heiß wird und das Sägeblatt zumacht.

Nun wurde eine der Platten mit der Länge von 570 mm und der Höhe von 500 mm auf einen Tisch gelegt. An der linken Seite wurde dann von der unteren Kante 120 mm raufgemessen und die Platte dort angeritzt (Anreißnadel, Nagel, Schraubenzieher o.ä.). Nun wurde in einem Winkel von 28° ein Strich in der Länge von 250 mm gezogen, um dann von dort wieder in einem Winkel von 28° und einer Länge von 130 mm nach oben zu gehen.

Nun wurde die Platte an den aufgezeichneten Stellen ausgesägt und die Kanten mit einer Feile abgerundet. Danach wurde von der linken oberen Kante 190 mm rechts über gemessen, von dort ging's in einem Rundbogen, der zuerst nach unten, dann nach vorne und dann wieder nach unten auf die rechte untere Ecke zu lief. Diese Rundungen zog ich frei Hand sägte die Platte wieder an den angegebenen Stellen aus und rundete die Kanten ab. Danach übertrug ich die eine auf die andere Platte und tat mit ihr dasselbe. Nun sägte ich mir 3 Streifen mit den Maßen Höhe 100 mm und der Länge von 340 mm zu. Da ich selber keine Aluminium schweißen kann, brachte ich das Ganze zu einem Arbeitskollegen, der das für mich übernahm. Er schweißte mir die 3 Streifen, einen oben, einen in der Mitte und einen unten, und die zwei Seitenteile an der linken Seite (die mit den 28° zusammen. Wer nicht die Möglichkeit hat, Aluminium zu schweißen oder schweißen zu lassen, kann das Zusammenfügen der Teile auch mit einigen Eisenwinkeln und Senkkopfschrauben mit den dazugehörigen Muttern tun. Was die Muttern betrifft, so sollten diese aber selbstkonternd sein.

Nach dem ich die Schweißnähte sauber verflext hatte (nur an der Außenkante), machte ich mich daran, die hintere Abdeckung zu basteln. Hierzu nahm ich eine Platte mit den Maßen von 600 mm Höhe und 350 mm Breite. Bei dieser markierte ich mir von unten nach oben arbeitend die Maße der Seitenteile von 120 mm und die 250 mm, um sie dann in einem Winkel von 28° erst nach innen und dann nach außen zu biegen. Da die meisten von Euch wohl keine Abkantbank besitzen werden, hier ein Tipp: man nehme einfach zwei Eisenwinkel (mindestens 10 mm stark) in passender Länge und spanne diese mit dem zu biegenden Teil in der Mitte in einen (noch besser wären zwei) Schraubstock. Nun drücke man unter Zuhilfenahme eines dritten Eisens, das länger sein sollte als das Werkstück, die Platte unter gleichmäßigem Druck nach vorne, bis der Winkel stimmt. Bei dieser Sache sollte man die Platte immer mit dem längeren Teil nach oben einspannen.

Nachdem die hintere Platte nun auch fertig war, wurde diese an der oberen und der unteren eingeschweißten Strebe verschraubt. Ich benutzte hierfür verzinkte Schloss-Schrauben,

Mindestdurchmesser 6 mm. Die Länge ist mit der Eisensäge gut zuzusägen, als Muttern nehmen wir wieder selbstkonternde.

Als nächstes setzte ich Alte Halterungspunkte fest. Die oberen Befestigungspunkte wurden die Halterungen der Sitzbank. Dafür mussten aber noch 2 Abstandshalter von jeweils 50 mm gemacht werden. Dazu benutzte ich ein verchromtes Rohr, das ich in meiner "Chrom-Kramkiste" fand. Damit das Ganze noch mehr Stabilität nach hinten bekam und die Schrauben bei vollgepackter Maschine nicht nach hinten gebogen werden, setzte ich noch ein Flacheisen ein, das mit einer Seite an der oberen Stoßdämpferschraube befestigt wurde. Zur Befestigung des Ganzen benötigt man 2 Sechskantschrauben mit dem Durchmesser von 8 mm und der Länge von 70 mm. Diese wird erst durch unser Heckteil dann durch Flacheisen und dann durch den Abstandshalter und dem Gewinde am Rahmen (Sitzbankhalterung) geschraubt. Da das Gewinde am Rahmen eine andere Steigung hat und nur aus einer von hinten aufgeschweißten Mutter besteht, hab ich zur Sicherheit noch eine selbstkonternde Mutter dahinter gesetzt. Das Reindreihen der Schraube in das Gewinde am Rahmen sollte man sehr behutsam und unter Zuhilfenahme von Öl tun, in dem man die Schraube langsam (und gerade) rein- und rausdreht und vor jedem, Reindreihen etwas Öl darauf gibt.

Nachdem mein Heckteil nun oben schon befestigt war, mussten noch die untere Haltepunkte festgelegt werden. Dazu brauchte ich wieder 2 Flacheisen, die auf der einen Seite an der Halterung der Beifahrer-Fußrasten und an der anderen an mein Heckteil befestigt wurden. Man sollte es in dieser Reihenfolge tun, da man das Heckteil dann besser ausrichten kann.

Das Heckteil war nun befestigt. Jetzt musste nur noch die Beleuchtung und die Blinker dran. Für das Rücklicht fräste ich mir einen Rahmen, der zwischen dies und der hinteren Platte im oberen Bereich (über der schrägen Fläche) geschraubt wurde. Die Blinker befestigte ich im unteren Teil links und rechts und das Nummernschild kam auf die schräge Fläche. Für die Koffer nahm ich die Original Halterungen der Fa. Krauser, die ich auf die Seitenteile schraubte, was den Vorteil hat, dass ich die Koffer jederzeit abnehmen kann. Beim Topcase tat ich das gleiche, und da das Topcase werkseitig über ein Schloss verfügt, über dem man dieses nicht nur öffnen, sondern auch von der Grundplatte nehmen kann, gab es auch beim TÜV keine Probleme.

Apropos TÜV: Mein Heckteil fand allgemeine Zustimmung bei unseren Prüfern.

Aber nun zurück.

Der oben genannte Rahmen für das Rücklicht besteht aus einer Aluminiumplatte mit den Ausmaßen von 150 mm Länge und 100 mm Höhe, und einer Stärke von 30 mm die ausgefrästen Innenmaße betragen 80 mm Länge und eine Höhe von 80 mm.

Da ich meine Wing im Zuge der Renovierung sowieso lackieren musste, lackierte ich das Heckteil Koffer und Topcase gleich mit, so dass die jetzt ein einheitliches Bild hat. Eine umgebaute Koffer- und Topcase-Reling, die vorher um diese Harleysachen waren, runden das Gesamtbild ab. Nach meinen ersten Regenfahrten musste ich leider feststellen, dass mein Heckteil wie ein Kamin wirkte und der ganze Dreck nach oben geschleudert wurde. Also kam in den oberen Bereich innen noch eine Gummiabdeckung rein, und schon war das Problem gelöst. Spätestens jetzt werden einige von Euch denken: Alles schön und gut! Aber was macht der Schlaumeier beim Reifenwechsel. Auch daran habe ich vorher schon gedacht - Welch ein Glück! Es ist nicht schwerer als bei einer 12er und geht folgendermaßen von der Bühne:

1. Man löse die unteren Schrauben (die vom Flacheisen, das von den Fußrasten kommt).
2. Topcase runter.
3. Die oberen zwei Schrauben (Sitzbank) nur lösen, und dann den Rest einfach auf die Sitzbank klappen.

Und schon liegt das Hinterrad in seiner ganzen Pracht frei! Was die Stabilität betrifft, so habe ich schon einige tausend Kilometer hinter mich gebracht, ohne jemals irgendein Problem gehabt zu haben, außer das mit dem Kamineffekt.

Sollte jemand von Euch Interesse oder noch Fragen haben, bin ich gerne bereit, Euch ein oder zwei Zeichnungen zuzusenden bzw. Eure Fragen zu beantworten.

Mit dem Wunsch
Viel Glanz auf Eurem Chrom!
Euer Michael