

Frontumbau R 1100 GS

Im letzten Winter habe ich mich mit dem Umbau einer gebraucht gekauften R1100GS in Richtung SuperMoto beschäftigt. Aufgrund mehrerer Nachfragen aus einem anderen Thread in diesem Forum möchte ich hier ein paar Infos zum Frontumbau der 11er GS geben; speziell geht es um die Integration eines R1200GS-Scheinwerfers.

2. Teil: Das Windschild

Sobald der Scheinwerfer und das Cockpit an ihren Plätzen sind kann man die Arbeiten am Windschild angehen.

Die Originalscheibe habe ich zunächst mit einer Stichsäge im oberen Bereich um ca. 5 cm. gekürzt. Damit bekommt man Material, das wiederum ‚geschreddert‘ im Scheinwerferbereich aufgefüttert werden kann. Vorher wird aber das Windschild an den Seiten den halbrunden Maßen des Scheinwerfers entsprechend ausgespart. Dafür müssen auch die schwarzen Innerverkleidungen etwas leiden. Die gestückelten Teile der Scheibe habe ich dann mit Sekundenkleber und Aktivatorspray aus dem Modellbaubereich angeklebt, gespachtelt und geschliffen. Mit Glück sieht das Ganze irgendwann etwa so aus:



Allererste Anprobe. Der Scheinwerfer sitzt in der endgültigen Position, das Windschild wird der Scheinwerferkontur entsprechend noch weiter aufgebaut bzw. angepasst bis es final etwa so aussieht:



Als kleines Design-Schmankerl habe ich die Nase unten links angeformt, die den Fernscheinwerfer umfasst.

Schrieb ich was von ‚final‘...? Mitnichten - die Scheibe wird dann um den Scheinwerfer herum noch gefühlte 967 mal ;-) feingespachtelt, geschliffen, gefeilt und schließlich mit Wasserschleifpapier geglättet. Danach kann sie lackiert oder –wie in meinem Fall- mit Venylfolie bezogen werden.



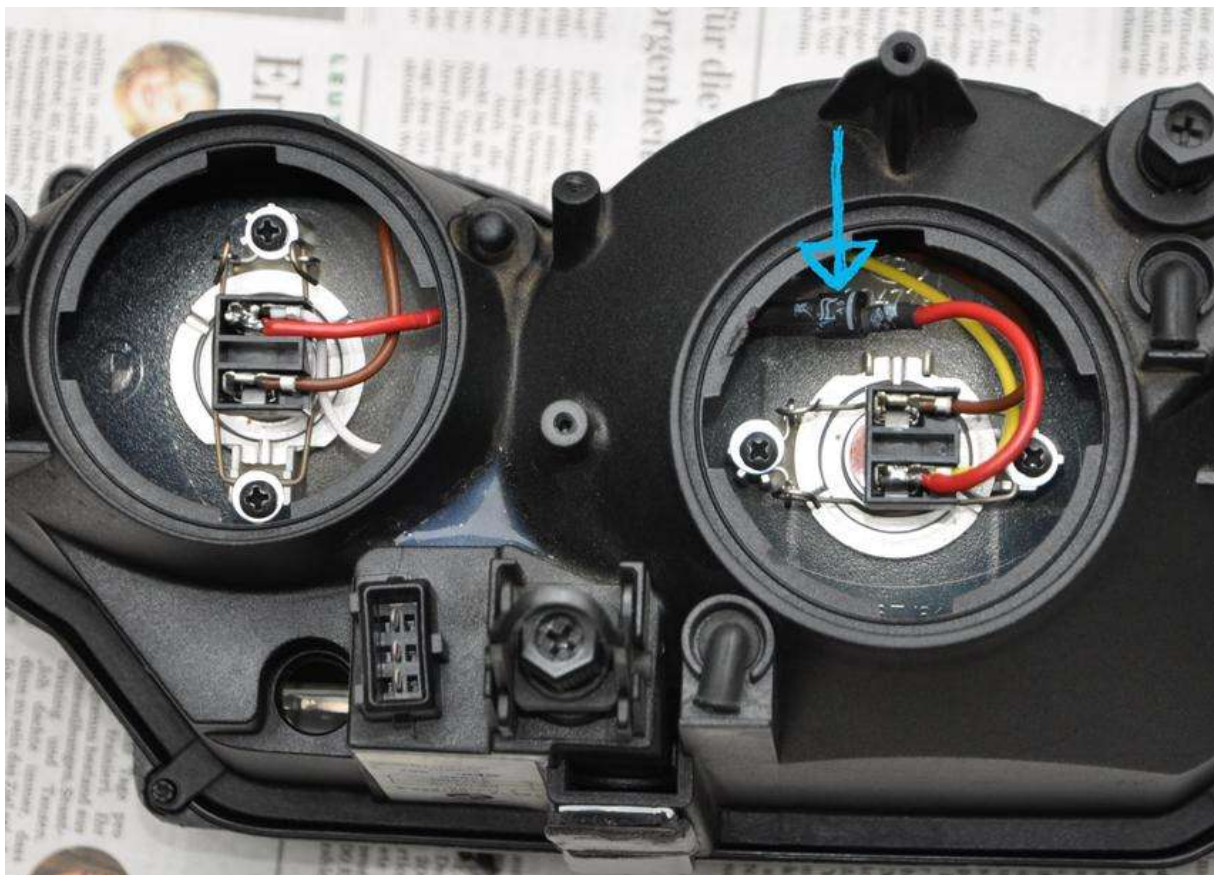
Halbzeit; sozusagen das ‚Umbau-Richtfest‘ der modifizierten Front in der Wohnzimmer-Werkstatt.

Mein Vermieter war auch ganz begeistert... aber das ist eine andere Geschichte. Trotzdem - oder gerade deswegen: an dieser Stelle schon mal *prost* !



Hier nochmal ungefähr die Konturen des Ausschnitts des Original Scheinwerfers bzw. der Bereich, der mit den geschredderten Stücken aufgefüllt wurde

Nun muss der 11er-Dame noch beigebracht werden, daß sie zukünftig einen 2-Birnen-Scheinwerfer zu bedienen hat. Bisher hatte sie mit einer 1-Birnen/2-Fäden Lampe zu tun, für die auch die Schaltung ausgelegt ist. Damit nun bei ‚Fernlicht an‘ beide 12er-Scheinwerferbirnen brennen (Abblend- und Fernlicht), habe ich zwischen die beiden Birnen des 1200er Scheinwerfers eine Sperrdiode gelötet. Diese bewirkt, daß die Fernlichtbirne *zusätzlich*- und nicht *anstatt* der Abblendbirne mit Strom versorgt wird. Feddich.



Der 12er Scheinwerfer mit geöffneten Luken für die Birnen. Die Sperrdiode ist zwischen dem weissen Pol des Fernscheinwerfers und dem gelben der Abblendlichtbirne eingelötet.

Die Pin-Belegung ist folgende: auf die rückseitig eingebaute Buchse des 12er Scheinwerfers kommt ein Stecker (den man sich extra kaufen muß) mit drei Kabeln dran; braun, gelb und weiß (braun=masse, gelb=Abblendlicht-plus und weiß=Fernlicht-plus).

Das ‚Lichtkabel‘ vom Kabelbaum der 11er gibt drei Adern; grün, schwarz und braun.

Belegt wird wie folgt: Scheinwerfer-braun an Kabelbaum-braun, Scheinwerfer-gelb an Kabelbaum-schwarz und Scheinwerfer-weiß an Kabelbaum-grün.
Vielleicht etwas laienhaft beschrieben, aber so funzt alles wie es soll.

Den TÜV interessiert übrigens nur die Funktionalität: Standlicht leuchtet, Fahrlicht (Abblendbirne leuchtet) und Fernlicht (Abblendbirne mit Fernl'birne leuchten zusammen). Wenn dann noch die Leuchtweite richtig eingestellt ist tanzt das Prüferlein vor Freude.

Der neue Scheinwerfer muß auch per se nicht in die Papiere eingetragen werden und ich habe auch keine Bescheinigung über die Blutgruppe der Großmutter vorzeigen müssen. Nochmal Glück gehabt!



Und nochmal das fertige Cockpit. Unter das Panel mit den Kontrollleuchten habe ich noch –ganz Modellbauer- aus Sperrholz ein Deck für ein Thermometer gebaut (wasserdicht, solarbetrieben, mit externem Fühler, bei Conrad für € 8,90). Und wenn schon klobig, dann aber bitte wie aus Stein gehauen: die Oberfläche ist mit Wassertransferfolie marmorisiert; Zierringe und Blenden von Wunderlich. Der Lenker ist von einer BMW-„Rockster“ mit 30mm Lenkererhöhung von SW-Motech. Bremsleitungen kommen noch in Stahlflex-schön, beim nächsten Bremsflüssigkeitstausch.



Die schwarzen Miniblinker sind von Louis für € 9,95/Paar, der kurze Schnabel ist ein eingefärbtes GFK-Teil von Pferrer (ebay, € 119,-)

Das Windschild ist im unteren Bereich mit schwarzer Venylfolie bezogen. Wer hier eine laienhafte Stückelei mit Stößen und Kanten vermeiden will, geht z.B. zu einem Betrieb wo Autos mit dieser Folie veredelt werden. Dort bringt ein Profi für kleines Geld die Folie in einem Stück falten- und blasenfrei auf.

Vor dem Ölkühler ist ein strukturiert-gelöchert-geprägtes Alublech (als Reststück für € 5,- aus dem Baumarkt), das ich grundiert, schwarz gespritzt und mit Silikon vor den Kühler geklebt habe. Zweifeln sei berichtet, daß es die Kühlleistung nicht die Bohne beeinträchtigt.



Hamburg, Frühjahr 2011: habe fertig!

Der Winterspeck ist weg: 228kg (mit ABS!) auf der Waage des TÜV-Nord, (Tank 1/4 voll, ohne Hauptständer).

Sound and vision stimmen, die Frisur hält.

Vorerst.

Obwohl... der Motor noch etwas mehr Leistung... aber das ist eine Geschichte für den nächsten Winter... und nicht im Wohnzimmer...!

Und hier nochmal eine Kostenaufstellung meines Front-Umbaus:

■ R1200 GS Scheinwerfer (gebraucht,)	€ 180,-
■ Tachowelle Desierto, Touratech (neu)	€ 56,-
■ Kurzer Schnabel (neu)	€ 119,-
■ Miniblinker Louis (neu)	€ 20,-
■ Thermometer Conrad (neu)	€ 10,-
■ Lackierer	€ 100,-
■ Kleinteile: Kleber, Aluwinkel, Venylfolie usw.	€ 50,-
■ Cockpit Zierringe und Blenden für Instrumente (neu)	€ 58,-
■ Cockpitoberfläche Marmor-Wassertransferdesign	€ 170,-

Die Kosten lassen sich reduzieren durch den Verbau von gebrauchten Teilen oder das Weglassen bestimmter Komponenten. Für weniger als € 300,- (Scheinwerfer,

Tachowelle, Kleinteile) dürfe das Projekt aber auch abgespeckt kaum zu realisieren sein.

Für Fragen, Anregungen oder Kritik stehe ich unter
arne.wolf –ät- web.de
gern zur Verfügung.

Was bleibt noch?

Nun, seit Fertigstellung des Umbaus habe ich ca. 1500 Km zurückgelegt. Alle Teile und Befestigungen halten und funktionieren (immer noch).

Wie sich alles im Langzeitbetrieb zeigt, kann ich noch nicht beurteilen. Ich kann auch nicht sagen, wie sich insbesondere die Instrumentenhalterung im Off-Road Betrieb bewähren würde. Das wird sich wohl mit meinem Straßen-Umbau auch so schnell nicht herausstellen. Vielleicht berichtet demnächst ein anderes Versuchskaninchen darüber?!

Zu guter letzt und der Form halber:

Haftungsausschluß

Abschließend möchte ich darauf verweisen, daß ich alle Angaben und Informationen nach bestem Wissen gegeben habe. Für deren Richtigkeit, das Funktionieren der dargestellten Umbauten und deren Sicherheit im Straßenverkehr übernehme ich aber keine Gewähr. Sämtliches Risiko für alle Änderungen trägt der Ausführende, Betreiber bzw. Halters des jeweiligen Fahrzeugs.

Ich hoffe einige interessante Anregungen gegeben zu haben und wünsche viel Spaß beim Umbauen.

Hamburg im Juli 2011,

Arne Wolf
