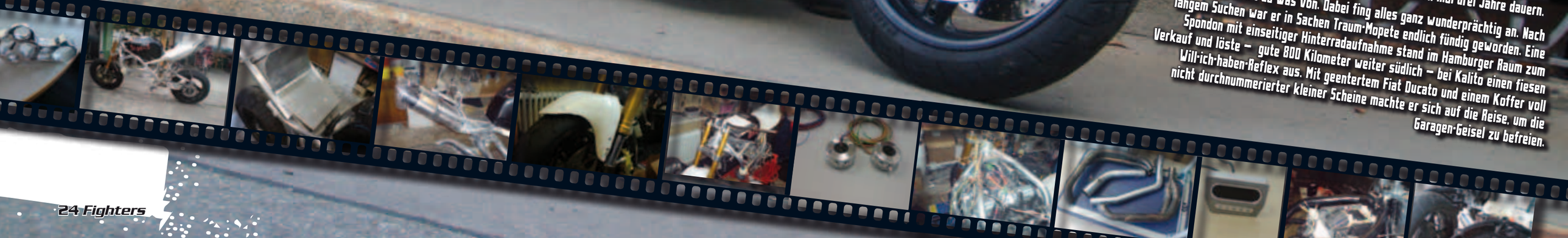
Einer dieser Tage

Text: M.W., Bilder: Kalito

Wenn du morgens aufstehst und dir auf dem kurzen Weg vom Schlafzimmer ins Bad schon dreimal den großen Otto an irgendwelchen Türrahmen oder -schwellen eingehauen hast, beim Zähneputzen die Rübe am Alibertschrank einschlägst und danach beim Pinkeln die Klobrille auf deine Nille fällt, dann weißt du: das wird wieder einer dieser ganz beschissenen Tage. Und wenn du so richtig tief in die Scheiße gegriffen hast und der alte bärtige Mann da oben ein übles Spiel mit dir treibt, dann können diese Tage auch schon mal drei Jahre dauern.

Kalito kennt da was von. Dabei fing alles ganz wunderprächtig an. Nach langem Suchen war er in Sachen Traum-Mopete endlich fündig geworden. Eine Spondon mit einseitiger Hinterradaufnahme stand im Hamburger Raum zum Verkauf und löste – gute 800 Kilometer weiter südlich – bei Kalito einen fiesen Will-ich-haben-Reflex aus. Mit geentertem Fiat Ducato und einem Koffer voll nicht durchnummerierter kleiner Scheine machte er sich auf die Reise, um die Garagen-Geisel zu befreien.



Spondon GSX-R 1100

"Glück" ist ein sehr relativer Begriff. Wenn man aus dem zehnten Stock fällt und unterwegs mit dem Auge an einem rostigen Nagel hängen bleibt, ist das auch irgendwie eine Form von "Glück".

Der elektrische Stuhl

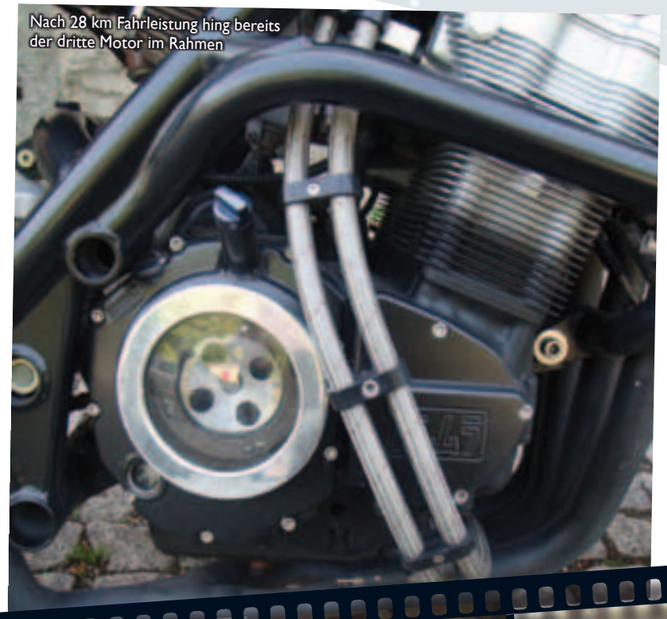
"Erst mal nur fahren" hieß nach dem Kauf die Devise. Angedacht waren so etwa zwei bis drei unangetastete Jahre, dann könnte man ja mal gucken und vorsichtig modifizieren. Geworden ist daraus nicht mal ein Tag. Die Elektrik war nämlich dermaßen desolat, dass sie selbst einem Todeskandidaten auf dem elektrischen Stuhl während der Hinrichtung in Texas zu gefährlich gewesen wäre. Scheuerstellen und Kurzschlüsse allen Ortens machten auf der ersten Ausfahrt das Nachtanken überflüssig, denn bereits vor Erreichen der Straßenraffinerie gab der Rochen auf und blieb mit verstorbener Kabelage am Straßenrand stehen. Das sorgte für relativ wenig Gegenliebe beim neuen Eigner, der sich davon aber nicht dauerhaft schrecken ließ und aus der Not eine Tugend machte.

Hero

Da die Mühle nun sowieso zerlegt werden musste, entschloss sich unser Held, gleich mal Nägel mit Köpfen zu machen. Dazu gehörte unter anderem der Glückskauf eines aufgemotzten 1216er Motors mit richtig viel Dampf auf den Kesseln. "Glück" ist manchmal ein sehr relativer Begriff. Wenn man aus dem zehnten Stock fällt und unterwegs mit dem Auge an einem rostigen Nagel hängen bleibt, ist das auch irgendwie eine Form von "Glück". So ähnlich war es auch mit diesem Motor. Das bis dato in der Spondon eingebaute, sehr gut laufende 12er Banditen-Herz wurde extrahiert und einem hilfreichen Kumpel überlassen. Der großvolumigere Neuerwerb wurde noch eben hübsch gemacht, frisch abgedichtet und anschließend montiert.

Die nachfolgende Nebelwand hätte ausgereicht, um am D-Day die gesamte Invasionsflotte der Alliierten in der Normandie für die deutschen Verteidigungslinien unsichtbar zu machen

Der Undertail-Pott kümmert sich normalerweise um Fireblade Altgase



Nach 28 km Fahrleistung hing bereits der dritte Motor im Rahmen

Shit happens

Zuvor ging es aber noch dem Rahmen an die Wäsche. Statt ins polierte Poserkleid, packte Kalito seinen in gediegenes, seidenmattes Schwarz. Kann man doch nicht machen! Doch, kann man – und sollte es umso mehr, wenn platte Konventionen und Schicki-Micki auf der ganz persönlichen Liste der bedrohten Tierarten stehen. Für einen dezenten, augenschmeichelnden Kontrast sorgt das verbaute Bodywork, welches optisch an matt gebürstetes Alu erinnert und einen entsprechenden Lacküberzug spendiert bekam. So kommen die Rahmenkonturen weiterhin gut zur Geltung ohne sich allzu plump oder gar billig in den Vordergrund zu drängen wie eine Bahnhofsnutte, die ihr Make-up mit der Schrotflinte aufträgt.

With a little help from my friends

Getreu einem Gelbe-Seiten Werbeslogan, griff Kalito an Klippen die er nicht alleine meistern konnte auf Leute zurück, die sich mit so etwas auskennen. Für Selbstexperimente war die Spondon definitiv der falsche Hobel. Und da Kalito beim Thema Fahrbarkeit und Alltagstauglichkeit nicht bereit war auch nur einen Nanometer von seinen Vorstellungen abzuweichen, war das auch zweifelsfrei der richtige Weg. Wie weit man mit zusammengepfuschtem Kernschrott kommt, hatte er auf der ersten, etwa fünf Kilometer währenden Jungfernfahrt ja schon leidvoll erfahren müssen.

Supporter

Der Heckrahmen für das Mangusta-Heck entstand so z.B. bei Diablo, wo Markus aus ein bisschen Aluminium ein passendes Stützkorsett zauberte, welches nicht nur den Höcker aufnimmt, sondern auch den Undertail-Schalldämpfer, der normalerweise Hondas Feuerklingen ein sonores Auspuffbrabbeln beschert. Die Elektrik wiederum strickte Kalitos Kumpel Tiffi zusammen. Der nahm die Aufgabe nicht auf die leichte Schulter, sondern realisierte ein maßgeschneidertes Nerven-Kostüm, welches sich in Sachen Farbcodes an der Kabelkolorierung des Originals orientiert. So kann jede Werkstatt mit Schaltplan

Spondon GSX-R 1100

Nach nur 20 Kilometern Testfahrt war der Ölsumpf trockener als ein Rudel Nonnen

einer öligen Gixxer im Notfall Hand anlegen und muss nicht raten, welches Kabel welche Aufgabe hat. Hier steckt nicht nur eine Menge Litze und Lötzinn unter dem Schrumpfschlauch, sondern auch ein Batzen Hirnschmalz, Kompetenz und Können.

Frontabschnitt

Die Kombination dieser Eigenschaften war auch an der Front gefragt - bei der Montag der Gabel. Die Forke einer ZX-10R musste nämlich mit allerlei Detailarbeit eingepasst werden. Alleine das Anfertigen der Cover war ein Drama in vielen Akten, um den sowieso schon bescheidenen Lenkeinschlag nicht noch weiter zu kastrieren und eine Lenkeraufnahme zu realisieren, deren Primäraufgabe nicht im Verbeulen des sündhaft teuren Tanks liegt.

Uraufführung

So wundert es auch nicht, dass sich das erste Kapitel des unbeabsichtigten Neuaufbaus über nicht weniger als zwei Jahre erstreckte. Dann war er endlich da der große Tag. Die Sonne schien, die Vögel lachten und Kalito grinste sich voller Vorfreude das Helmpolster faltig. Der Motor sprang auf Schlag an und hing gut am Gas, qualmte aber ordentlich aus dem Auspuff – was angesichts der langen Standzeit auf verklemmte Ölabstreifer hindeutete, die sich nach ein paar Kilometern schon wieder lösen würden. Also rauf auf die Straße und erstmal Gas.

Eintagsflieger

Zumindest ganz kurz. Denn nach nicht einmal zwanzig Kilometern und einer nachfolgenden Nebelwand, die ausgereicht hätte am D-Day die gesamte Invasionsflotte der Alliierten in der Normandie für die deutschen Verteidigungslinien unsichtbar zu machen, musste Kalito notgedrungen für einen Zwischen-Check anhalten. Der noch vor wenigen Minuten prall gefüllte Ölsumpf zeigte sich bei Betrachtung durch das Schauglas trockener als ein Rudel Nonnen. Am Öl konnte es also nicht liegen – es war ja keins mehr da. Also zurück in die Werkstatt, rauf auf die Bühne und raus mit dem Triebwerk.

Einmal Öl auffüllen und Benzin nachschauen

Nachdem Köpfe und Zylinderbank demontiert waren, zeigten sich des Übels Wurzeln. Die Laufflächen waren verschlissen und die Kolben selbst für den Einsatz als Aschenbecher nur noch bedingt zu gebrauchen. Eine Revision des Schrottplatzes machte keinen Sinn, die Kosten hätten in keinem Verhältnis zum Ergebnis gestanden. Deshalb ging Kalito erneut auf die Jagd und konnte tatsächlich nach kurzer Zeit für ein paar Euros und zwei Flaschen hochprozentigen Whiskey einen 1127 Kubik messenden Hubkolber aus einer verstaubten Scheune zerren. An dieser Stelle muss man sich einmal bewusst machen, dass Kalito nach nicht einmal 28 Kilometern bereits den dritten Motor in die Spondon hängte. WTF?! Das schreit an sich nach Schnellverschlüssen oder einen Repetier-Mechanismus. Am besten so konstruiert, dass es auch während der Fahrt funktioniert. Motor im Arsch – kein Problem *ritsch-ratsch* neuer drin.

Ende gut, Essen gut

Nachdem sich der Scheunenfund als haltbarer Schlegel entpuppte, wurde ihm einiges an Aufmerksamkeit zu Teil. Diese kam in Form eines farbigen Überzugs, See Through-Kupplungsdeckel, einem Ölkühlerkit sowie anderen Goodies erst über ihn und anschließend in den Rahmen. Dort fühlte sich der Lorbass auf Anhieb pudelwohl und schiebt seit seinem Einzug die Fuhre ordentlich – und vor allem zuverlässig – nach vorne. Wenn jemand Kalito heute etwas von "schlechten Tagen" oder "Pechsträhnen" erzählt, kann er nur vor dem Hintergrund dieses Erfahrungsschatzes nur milde lächeln. Sein Desaster dauerte insgesamt nicht weniger als dreieinhalb Jahre, kostete den Gegenwert einer Mittelklasselimousine, geschätzte vier Kilometer Nervenstränge, 258 Flaschen Jack Daniels und mehr Arbeitszeit als man zum Bau eines handelüblichen Einfamilienhauses braucht – inklusive Wintergarten. Shit happens. Beim einen weniger, beim anderen halt mehr.

Der Rahmen ist entgegen sonstiger Gepflogenheiten der Spezis-Inhaber seidenmatt Schwarz beschichtet

TECHNISCHE DATEN

Marke/Modell/Bj.:	Spondon GSX-R 1100, Bj. 2000
Besitzer:	Kalito
Erbauer:	Kai Burger, Thomsen, Markus Stihl (Diablo Fighter) und Kalito
Motor:	GSX-R 1127 2-farbig lackiert mit Farbverlauf
Ölkühler:	19 Reihen Setrab
Vergaser:	40er Mikuni mit Dynojet Kit Stage III
Luftfilter:	BMC Einzelfilter
Krümmer/ Auspuff:	Konischer Akrapovic-Krümmer mit Diablo Zwischenrohr & Bodis Topf für CBR 1000 RR
Rahmen:	Spondon schwarz seidenmatt beschichtet
Heckrahmen:	Diablo Fighter
Schwinge:	Spondon Einarmschwinge schwarz seidenmatt beschichtet
Federbein/ Umlenkung:	Öhlins/Spondon
Gabel:	Kawasaki ZX-10R mit Gabelcover
Gabelbrücken:	BKG
Räder:	
vorn:	Suzuki TL1000 3,5 x 17"
hinten:	PVM einteilig mit 6 x 17"
Bereifung:	Pirelli Diablo
vorn:	120/70ZR17
Lenker/Riser:	Fehling Dragbar schwarz 102 cm
Bremsen:	
vorn:	Radiale 4-Kolben Tokico
hinten:	2-Kolben Brembo
Fußrastenanlage:	Lucas
Tank:	Spondon modifiziert
Maske/Scheinwerfer:	Streetmachines Phantom II modifiziert
Höcker/Sitzbank:	Megatec Mangusta modifiziert
Seitendeckel:	Yoshimura schwarz eloxiert
Kotflügel:	Megatec
Armaturen/ Schalter/E-BOX:	WMD Box mit Taster (komplette Minimalelektrik von Tiffi)
Instrumente/Anzeigen:	Motogadget Mini mit Kontrollleuchten, Gehäuse von Tiffi
Lackierung:	Matter „Alulack" mit Pinstripes
Sonstiges:	Ölsteigleitung Moko, Griffe Nibu Motoparts, Kellermann Blinker, Bremsflüssigkeitsbehälter ABM, schwarz eloxierte Spieglerpumpen, Batterie im Heck, Elektrik unterm Tank, Kupplungsdeckel mit Sichtglas von Tiffi, Federbein & Ausgleichsbehälter schwarz beschichtet
Danke an:	Tiffi & Thomsen, ohne die der Eimer nie die Straße gesehen hätte