

DAUERTESTER

UNSER LEBEN MIT MOTORRÄDERN

BEI DER ERSTEN BEGEGNUNG KANN DIE VERLIEBTHEIT ZUSCHLAGEN WIE EIN BLITZ, WAHRE LIEBE ABER KOMMT MIT DER ZEIT. WAS WIR MIT UNSEREN MOTORRÄDERN ERLEBEN, DIE UNS EINE GANZE SAISON LANG BEGLEITEN

INHALT: DUCATI MONSTER 821 DARK S. 122 • YAMAHA XSR 700 S. 126

DUCATI MONSTER 821 DARK

Von lehrreichen Stunden und Pfusch am Objekt

Viel gelernt habe ich über die Verwendung von Glasfasermatten, Harz, Leder, Polsterstoffen und Nähgarn. Bei Diopa Kunststofftechnik in Stuttgart gab mir der Meister selbst eine Lehrstunde in Sachen Laminieren und bei True Blue in Groß-Gerau ging es mit Eifer an den Bau der Sitzpolster für die Ducati Monster. Leider wurde zur CUSTOMBIKE-Show hin nicht alles fertig wie geplant ...



Fotos: VOLKER ROST



Letzter Arbeitsschritt des Harzens ist das Ausrollen der überflüssigen Menge an Harz mit einer profilierten Rolle. Doch selbst jetzt können Fehler gemacht werden

Das Geheimnis von Richy Diopa ist sehr langsam härtendes Harz. Das macht das Material leicht und elastisch – aber auch teurer

Wenn nach zwei Tagen die Rohlinge aus den Formen geholt werden, stehen noch einige Schleifarbeiten an. Eine verdammt dreckige Arbeit

Unter dem Motto „Mut zur Lücke“ wird die Monster zwei Tage vor der CUSTOMBIKE-Messe zusammengeschaubt. Fertig gestellt ist der falsche Ausdruck, denn ich kann den Umbau des Hecks nicht so beenden wie gedacht. Das Problem? Nun, die tollen GFK-Teile von Diopa sind für eine Monster 1200 entworfen und die trägt 2016 das Kennzeichen noch an der Schwinge. Der 821er hängt das Kennzeichen aber unter dem Höcker und da ich unbedingt auch die neue Heckunterverkleidung von Diopa verbauen will, sind Anpassungen am Kennzeichenhalter und der GFK-Grundplatte nötig. Leider, leider ist auch nach zwei zerschnittenen GFK-Teilen sowie drei gekillten Kennzeichenhaltern kein Land in Sicht. Größte Hürde ist mal wieder die Kombination aus zwei einfach anzuschraubenden Teilen, die nicht für eine gemeinsame Verwendung vorgesehen sind. Daher passen selbst nach der fünfzigsten Anpassung die Haltepunkte einfach nicht zusammen beziehungsweise ist das Ergebnis immer noch unbefriedigend. Dank Zeitdruck und dreier Bandscheiben-

vorfälle Ende November habe ich dann auch keinen Bock mehr, was anderes zu basteln, somit fällt das für den Messeauftritt aus. Doch beim Besuch bei Richy Diopa stoße ich auf eine so ungeahnte wie simple Lösung: Ich laminiere einfach einen Universalhalter in die Grundplatte ein. „Wenn de des richtig machsch, hebd des ewig“, erklärt der Meister dazu im besten Schwäbisch und rührt mir seine Harzmischung an.

Schwabens Premium-Plastik

Gleich zu Beginn des Umbaus stand die Frage nach einem neuen Heck ganz oben auf der Agenda. Einen Markt für passende Teile für die neuen Monster-Modelle gibt es nicht wirklich und die ganze Geschichte sollte ja eine Bolt-on-Lösung werden. Naiv frage ich bei Diopa in Stuttgart an, ob er nicht ein Teil habe und tatsächlich hat er gerade für die 1200er ein entsprechendes Set fertiggestellt, das auch für die kleine Monster passen sollte. Clevererweise ist der Höcker als Sitzbank gestaltet, er wird also einfach auf die originalen Haltepunkte geklickt – super einfach und praktisch dazu. Natürlich kostet die schwäbische Qualität etwas: Mit 425 Euro

ist das Set nicht ganz billig, verglichen mit den Standard-Höckern vom Aftermarket. Den Gegenwert hinter dem Preis bestätigt mir jedoch Michael Schönen von Lackmuss Airbrush und Custompainting bei den Vorarbeiten zur Lackierung: „Ja, das Zeug ist echt gut. Sehr hochwertig. Da müssen wir nicht viel schleifen. Und noch weniger spachteln.“

Beim Besuch in Stuttgarts Süden und während der Laminierübungen bekomme ich einen guten Eindruck von Diopas hohem Anspruch an seine Arbeit. Doch bei Ankunft bin ich erst mal überrascht: Richys kleine Werkstatt ist ein in 28 Jahren gewachsener, leicht chaotischer Organismus. Alles hat seinen Platz, den allerdings nur Diopa selbst kennt, jede Ecke ist mit den Formen für allerlei Anbauteile aus allen Epochen belegt.

So stehen wir in von Aceton geschwängelter Luft und Richy zeigt mir, wie man richtig laminiert: Form wachsen und polieren und darauf eine Schicht Gelcoat als Versiegelung nach außen draufgeben. Dann geht's endlich an die Glasfaser: „Im Grunde ist es egal, welche Glasfaser du nimmst, in der Qualität geben die sich alle nix, denn es kommt aufs Harz an“, erklärt mir Diopa beim

Zuschneiden der Teile. „Wenn du ein billiges Harz nimmst, wird das zwar bombenhart, dafür aber auch spröde und sauschwer“, fährt er fort, nimmt eine fertige Vollverkleidung von der Wand und verbiegt das große Teil wie Gummi: „Und genau hier ist das Geld vergraben. Das teure Harz bindet sehr langsam ab und bleibt elastisch. Außerdem brauchst du weniger Harz für das Teil und es wird leichter“, erklärt er meinem verdutzten Gesicht, das beim Verbiegen einen großen Knall und Tränen erwartet hat.

Mit einem herzlich lapidaren „Hopp, du bisch dro!“, bekomme ich den Topf mit der Harz-Härter-Mischung hingestellt und einen großen Pinsel in die Hand gedrückt. Mit Ehrfurcht benetze ich die GFK-Stücke und lege sie in die zuvor mit Harz bestrichene Form hinein. Vierzig Minuten bleiben nun Zeit, bevor das klebrige Zeug bindet. Klingt nach entspanntem Arbeiten. Weit gefehlt: Wie eine OP-Schwester drückt Richy mir abwechselnd Glasfasermatten und Werkzeug zum Ausformen in die Hand, für jeden einzelnen Handgriff hat er den richtigen Kniff oder „Spezialwerkzeug“ parat. Hier das überflüssige Harz rausdrücken, da noch was verstärken, darauf wieder eine Schicht mit dem Pinsel auftragen. Nicht zu fest drücken, sonst verzieht es die Schichten. Nicht zu wenig drücken, sonst bleiben Luftblasen zurück. In einer scheinbar willkürlichen Reihenfolge arbeite ich die Form aus. Final noch mit einer kleinen Rolle das überflüssige Harz rausdrücken, zwei Tage trocknen und die Kanten schleifen, dann ist der Kotflügel fertig.

An unserem Höcker der Ducati arbeitet Richy in Etappen: Knapp über eine Stunde wird in die dreiteilige, geschraubte Form hineinlamiert, nach dem Trocknen noch eine Stunde der Boden und eine weitere Stunde die Grundplatten der Polster eingearbeitet. Final wird alles geschliffen, Löcher gebohrt und Halterungen eingeschraubt. Alles in allem geht pro Höcker ein Tag drauf. Die Materialkosten liegen bei rund 150 Euro und der Händler will auch noch was verdienen. Viel bleibt also nicht vom Verkaufspreis für den 60-jährigen Plasteveteranen. Sehr schade, dass diese handgefertigten Teile am Markt selbst kaum Würdigung erfahren und als Massenware abgestempelt werden. Die Menge Arbeit, die in einem laminierten Kunststoffteil steckt, bleibt den meisten verborgen. Auch ich dachte nicht, dass es so viel Aufwand ist und derart viele Handgriffe erfordert.

Besser sitzen

Clare von Stitch, Macherin hinter der Sattlerei True Blue, singt beim Aufbau einer Sitzbank ein Mantra aus zwei Sätzen: „Du musst die Mitte finden“ und „Schaumstoff ist manchmal ein Arschloch.“ Der Sinn hinter diesen

esoterisch wirkenden Aussagen erschließt sich mir nach einer Nachtschicht in der schweinenrosa gestrichenen Schneiderbude mehr als deutlich. Es ist Montag. Dienstag muss das Moped fertig sein für den Transport auf die CUSTOMBIKE-Messe nach Bad Salzuflen. Sorgfalt ist oberstes Gebot, auch wenn die Zeit enorm drückt da Clare für eben diese Messe noch zwei weitere Patienten zu nähen hat. „Wichtig ist immer, dass du so genau wie möglich die Mitte anzeichnest, sonst läuft dir hinterher alles schief und schepp aus der Naht“, erklärt die gelernte Mode-Designerin. Somit wäre der erste Teil des Mantras auch erklärt und tatsächlich misst sie lieber dreimal nach, vor dem ersten Stich.

Auf den GFK-Grundplatten ist ein fester Polsterschaumstoff verklebt. Von diesem Fundament nimmt Clare eine Papierschablone, die sie genau vermisst und spiegelt: „Wenn jetzt in der Grundform was nicht genau passt, dann nehme ich den Fehler so nicht mit rüber in den Bezug und kann sicher gehen, dass im Schnittmuster alles passt. Und selbst wenn ich doch einen Fehler gemacht habe, dann findet er sich wenigstens beidseitig und fällt nicht mehr so auf“, albert sie herum, während sie die Nahtzugabe einzeichnet.

Wir planen die opulenten Kurven des Tanks, die im Höcker aufgenommen werden, auch in die beiden Polster einzuarbeiten, sprich: Jedes Polster wird aus drei Teilen entstehen. Für den Bezug der Sitzfläche habe ich mir ein gepunktetes Kunstleder ausgesucht, das optisch an alte britische Sportwagen erinnert. Warum Kunstleder? Clare erklärt: „Grundsätzlich ist das eine Preisfrage, echtes Leder ist immer teurer.

„Finde immer die Mitte“ und „Schaumstoff ist manchmal ein Arschloch“. Unter Beachtung dieser Mantras ist ein paar Meter Garn später tatsächlich eine beachtliche Sitzbank entstanden

Von der Verarbeitung her ist es zwar ähnlich, aber der Hauptvorteil ist eben, dass dem Kunstleder das Wetter auf Dauer weniger zusetzt.“ Nach knapp drei Stunden sind alle Zuschnitte gemacht und ich werde in den Sinn des zweiten Hauptsatzes dieses Abends eingeweiht: „Schaumstoff ist machmal ein Arschloch.“ Unter den künftigen Bezug kommt noch

eine dünne Lage weicheren Schaumstoffs, der mit den Zuschnitten vernäht wird. Da wir auch noch eine Form herausarbeiten wollen, muss der Schaumstoff unter Zug mit den Einzelteilen vernäht werden: „Und jetzt macht der Schaumstoff eben, was er will. Gebe ich bei einem Teil nur etwas zu viel Spannung auf das Material, verzieht sich der Rest ebenso. Die Mitte ist verkackt und Clare darf dann jede Naht nochmal aufmachen. Geil ist das nicht, und Clare macht das oft“, murmelt sie nähernd in der dritten Person über sich selbst. Wie bestellt zieht es den Schaumstoff unter der Nadel in die falsche Richtung. Ein leiser Fluch hallt durch die kleine Schneiderstube: „Scheiße, jetzt



RICHARD DIOPA (60), gelernter Gastronom, hat schon früh angefangen, seine eigenen Motorradteile zu fertigen

Richy, du bist ein Urgestein der GFK-Szene. Wie hat das alles angefangen?

Noch während meiner aktiven Rennzeit habe ich im Fahrerlager immer meine Verkleidungen repariert. Irgendwann kamen meine Kontrahenten und fragten nach einer Reparatur, später bin ich dann nur noch wegen der Unfälle hin. Das ist jetzt über 30 Jahre her.

Wie wurde dann ein Geschäft daraus? Mit Geld verdienen und allem?

Na ja, Geld verdienen ist so eine Sache, das klappt bis heute nicht so richtig *lacht*. Nein im Ernst. Richtig interessant wurde es 1985 mit der Bimota DB1. Die hatte ein Monocoque und die Jungs haben die Teile reihenweise auf der Rennstrecke zerlegt. Ersatz hat 5.600 Mark gekostet. Ich hab für 1.500 Mark Ersatz angeboten. Danach kamen die Königswellen-Ducs mit vielen Restaurierungen und vor allem der historische Rennsport. Doch richtig spannend wurde es Anfang der 90er mit den Ducati-SS-Modellen. Da habe ich Monohöcker gebaut, bevor Ducati die SuperLight brachte. In der Zeit habe ich so 35 bis 40 Höcker im Monat verkauft.

Wie ging es dann weiter?

In dieser Zeit kam Porsche und wollte mich für seine Kunststoffabteilung haben. Zuvor habe ich viele Teile für den 935 gebaut und damals gab es nicht so viele Experten auf dem Gebiet des GFK und die wollten den Bereich ausbauen. Porsche wollte mich auf eine Schule für Kunststofftechnik schicken, damit ich wenigstens ein Zertifikat habe. Aber damals war ich zu stur und wollte mein eigener Herr sein. War nicht die beste Entscheidung meines Lebens. *lacht*

Wer kommt heute zu Diopa und braucht dein Können?

Weiterhin viele aus dem historischen Rennsport oder Leute, die ihr Schätzchen restaurieren wollen, Besitzer von seltenen Supersportlern wie Ferrari F40 und so was. Aktuell baue ich einen neuen Bau-satz für die BMW R 1200 R, das wird was Feines werden. ■

müssen wir den Kram doch kleben, da habe ich eigentlich keinen Bock drauf“, entfährt es Clare zischend und sie erclart weiter: „Damit auf Leder und Schaumstoff beim Nähen die gleichen Kräfte wirken, müssen wir beide Teile mit Sprühkleber fixieren.“

Auf kleinen Flächen ist Sprühkleber nur sehr mühsam zu verarbeiten, das Zeug spritzt über die gesamte Arbeitsfläche.

Vorsichtig werden nun alle Teile des Bezugs miteinander vernäht. Danach wieder messen, anzeichnen, nähen, fluchen und dann nochmal von vorn. Der ewige Kreis des Sattlers. Finale: Ich selbst wage mich an die Höllenmaschine vor mir. Nach den vielen Stunden habe auch ich endlich kapiert, wie diese ganzen Formen und Schnitte zusammenpassen und will selbst eine Naht setzen: „Pass aber auf mit dem Pedal, da kommt erst nix und dann legt sie los wie Sau“, warnt mich

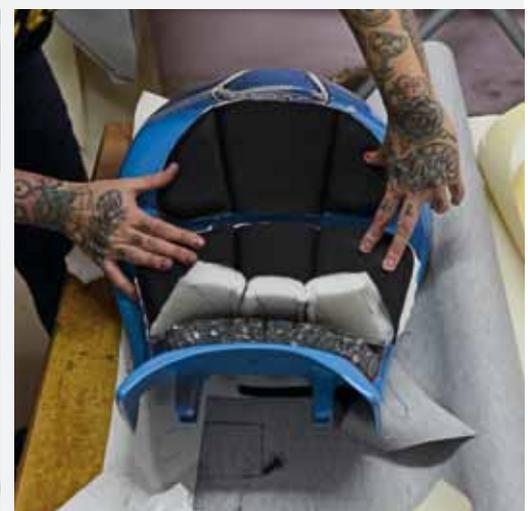
Clare noch. Natürlich tappe ich mit dem Feingefühl einer Planierraupe auf das Pedal und so lautstark wie unbarmherzig zieht die Pfaff das Leder unter den Finger weg. Vor dem abschließenden Verkleben der Bezüge auf den Grundplatten kommt noch ein Überzug aus Nylon über den Schaumstoff, als Schutz vor Nässe. Die Freude über den Endspurt wird gründlich vermietet, denn es folgt der letzte, eklige Schritt: Honigzäher Kraftkleber, der nicht nur die erkälteten Schleimhäute meiner

Nase zersetzt. Das Zeug stinkt furchtbar und klebt überall, nur nicht da, wo es soll.

Der Lohn nach sechs Stunden Arbeit sind die neuen Polster. Und heureka, sie passen perfekt zu den Wölbungen von Tank und Höcker. Was Clare für die Arbeit will? Mit 500 Euro bist du dabei – für 100 Prozent Handarbeit und Maßarbeit ein fairer Preis.

In der nächsten Ausgabe geht's um die Lackierung aller anderen Teile bei Lackmuss Airbrush & Custompainting. **jek** ■

Pro Bild grob eine Stunde Arbeitszeit. Aufpolstern, Schnittmuster anlegen und ausschneiden. Erst nach knapp drei Stunden geht's an die Nähmaschine. Final noch mit megastinkendem Kleber alles fixieren. Das Ergebnis kann sich sehen lassen



Das Nähen mit der alten Pfaff-Maschine ist eine Sache für sich. Wie eine Diesellok legt das Ding los und zieht das Leder unter der Hand weg – wer nicht aufpasst, hat die Nadel im Finger

Mehr als einmal wird die Form am Höcker selbst kontrolliert, denn eine gesetzte Naht ist nicht wieder lösbar, ohne noch einmal komplett von vorn anfangen zu müssen