

polo

DAS POLO MOTORRAD MAGAZIN

ROAD TRIP USA

Ein Traum. Zwei Jungs. 40 Tage,
7000 Meilen und keine Ahnung

RE-START

Saisonstart mal anders. Die Wie-
derbelebung eines Kult-Bikes

HAST DU DAS ZEUG DAZU?

Was ihr schon immer mal machen
wolltet: Wir unterstützen Euch dabei

**POLO
SUCHT DAS
PROJEKT 2019**

**BEWIRB DICH
JETZT!
SEITE 127**

MACH DEIN DING

SAISONSTART. SOFORT.



FIIFTY SHADES OF GREY

TEXT UND FOTOS // ANNETTE JOHANN

EIN BIKE NACH DER WINTERPAUSE FIT ZU MACHEN, IST EINE SACHE. DIE REANIMATION EINES WALDSCHRATS EINE ANDERE.

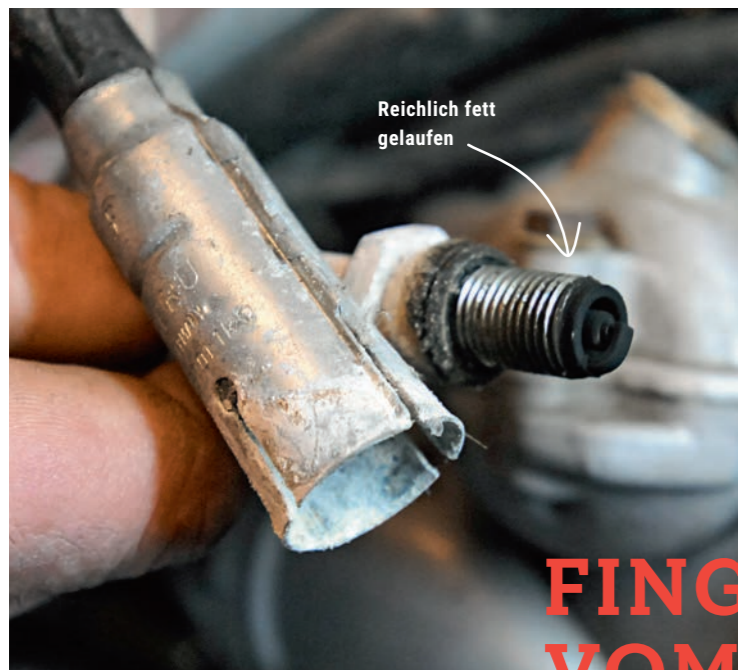
„Wie – sie steht wirklich in einer Waldhütte?“ Ich kann nicht recht glauben, was Elke mir da von ihrer Aprilia erzählt. Die sie bei ihrem Umzug nur kurz zwischenlagern wollte. Erst war ihr der Platz ausgegangen, später die Zeit, und im alten Schuppen der Eltern tickten die Uhren langsam. Aber jetzt müsse die Karre dort weg, und mir hätte die Moto 6.5 doch immer so gefallen. Für 200 Euro wär' sie meine. Klingt so verrückt, dass es schon wieder gut ist.

ERSTE BEGEGNUNG

Natürlich sollten bei einem Motorrad, das jahrelang angeleint unter einem Vordach und einer löchrigen Bauplane gehalten wurde, alle Alarmglocken schrillen. Tiefenpatinierung, wohin das Auge blickt. Alles Grau in Grau. Bis auf die nachträglich schreiend-orange bezogene Sitzbank. Ich hätte auf mein erstes Lass-die-Finger-weg-Gefühl hören sollen. Außerdem: Wer

Erster Check – ob nach 4 Monaten oder 4 Jahren
Arrest: Bremsen, Flüssigkeiten, Dichtungen, Kette, Beleuchtung





Reichlich fett gelaufen



Fast zu schön zum Versenken: NGK Iridiumkerze. 19,99 Euro für besseres Startverhalten und gleichmäßigere Verbrennung



Beim Stecker hilft abbürsten, bei der Kerze nicht

nicht mal in eine ordentliche Plane investiert, hat wohl auch den Rest vergessen, der einem Moped über die Zeit hilft. Und genau so ist es.

DER ZWEITE BLICK

Sie gehört mir. Steht in meiner Garage. Und vorsichtig gesagt gibt es nichts, was an diesem armen Ding noch stimmt. Verfallsdatum überschritten. Definitiv. Bei den Gummitteilen beginnend: Reifen, Benzinleitungen, diverse Manschetten ausgehärtet, rissig. Alles Metallische in unterschiedlichen Zersetzungsstän-

den: Oxidation, Rost, Alu-Frass. Lacke ausgebleicht, Kunststoffe spröde. Von den Flüssigkeiten, die in Tank, Bremsanlage und Motor dümpeln, fangen wir gar nicht an. Dazu kommt der normale Verschleiß eines Motorrads mit 46000 Kilometern. Die Kette ist unter einer schwarzbraunen Panade kaum erkennbar, die Bowdenzüge gehen schwer wie Panzerketten – es ist schlimm.

SIE WAR MAL EINE DIVA

Ich habe im falschen Moment ja gesagt. Im leicht irrwitzigen Nebel von alter Freundschaft zu Elke und aufwallender Erinnerung an den 1995 ultracoolen Auftritt der 6.5. Das Werk des französischen Star-Designers Philippe Starck – bis dahin eher für Zitronenpressen und Inneneinrichtungen bekannt. So hielt seine 6.5 denn auch Einzug in stylischen Wohnzimmern und sogar im New Yorker Guggenheim-Museum. Auf der Straße konnte sie indessen nie ganz überzeugen. Trotz des soliden österreichischen Rotax-Singles mit Fünfventilkopf und 42 PS, der als Viertentiler auch die erste BMW F 650 befeuerte. Doch die organischen Rundungen, die Starck dem Motorrad von der Front über den Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen bis zur Schwinge verordnet hatte, waren nicht unbedingt ideale Voraussetzung für Fahrstabilität und Wartungsfreundlichkeit. Aprilia kümmerte sich nur ungern um Verbesserungen, was die



Erstinvestition: 12-V-Batterie von Hi-Q für 36,99 Euro, Dauerluftfilter von K&N für 66,99 Euro



FINGER WEG VOM STARTER! AUCH WENN ES REIZT

Karriere des Design-Bikes zusätzlich vermässelte. Miese Erstbereifung, stuckerige Gabel, lasches Federbein, falsch positionierter Benzinbahn – selbst im Mutterland Italien war damit kein Staat zu machen. Nach drei Jahren stellte man die Produktion in Noale ein.

ZURÜCK INS LEBEN

Eine Schönheit ist sie noch immer, die kleine Schreckens-Aprilia aus dem Wald, obwohl momentan nur von fern und mit zusammengekniffenen Augen zu erahnen. Und sie verbucht, wie sich

herausstellen wird, einen weiteren Pluspunkt: Sie läuft! Aber so weit sind wir noch nicht. Also: Finger weg vom Starterknopf! Auch wenn es noch so reizt, nach dem Einbau einer neuen Batterie mal kurz rechts draufzudrücken. Doch will man den Vergaser nicht



Lenkerklemmböcke? Ahm ...



Passendes Werkzeug



Alles dicht?



FRONTAL-UNTERRICHT

Lenker krumm, Gabel und Bremse zu lasch? Hier ein paar allgemeine Tipps und zur Moto 6.5 im Besonderen.

NORMALE LENKER sind in Klemmböcken verschraubt und können leicht getauscht werden. Nicht so an der Aprilia, da sind Lenker und Aufnahmen verschweißt. Umrüsten geht trotzdem, z. B. mit einem ABM Klemmbocksatz.

UNPASSENDES WERKZEUG schadet grundsätzlich. An den z. T. winzigen, Schrauben der 6.5 aber besonders.

Fehlt BREMSFLÜSSIGKEIT im Ausgleichsbehälter, leckt entweder das System oder die Beläge sind runter, denn der Glykol-Mix verflüchtigt sich nicht einfach so. Ein Austausch ist nach spätestens 2 Jahren fällig, da Bremsflüssigkeit Wasser zieht, was den Siedepunkt senkt und zu Bremsversagen führen kann. Die Verschleißgrenze der Beläge liegt bei 2 mm.

ÖL AM GABELSTANDROHR deutet auf einen defekten Simmerring, oft durch Flugrost, der sich am Rohr abgesetzt und die Dichtung aufgerieben hat. Sie zu wechseln ist eher ein Fall für die Fachwerkstatt. Den AUSBAU DER GABEL kann man dagegen selbst erledigen, ebenso den TAUSCH DER FEDERN – falls die Technik so simpel aufgebaut ist wie an der Moto 6.5 (kein Cartridge-System). Vorsicht beim Öffnen der Holme: Das Vorderrad muss komplett entlastet sein! Gabelstopfen trotzdem mit Gegendruck herausdrehen, da ist Spannung drauf.



ORGANISCHE RUNDUNGEN CONTRA WARTUNG

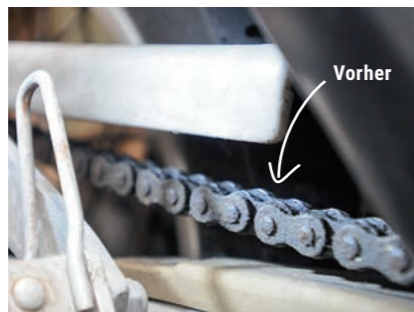


Verbaut: Die Schwimmerkammer-Ablassschraube ist nur per Spezial-Schraubendreher erreichbar

mit mutmaßlich jeder Menge Dreck und altem, kaum zündfähigem Sprit fluten, müssen Tank und Vergaser erst mal trockengelegt werden. In unserem Fall nicht so einfach: Um an die verbaute Schwimmerkammer-Ablassschraube zu kommen, braucht es einen überlangen Schraubendreher, und beim Versuch, den Sprit aus dem Tank zu lassen, brechen die ausgehärteten Benzinleitungen direkt an den beiden Hähnen ab. Heißt: frische Gummi-Meterware samt Benzinfiltern besorgen und gleich noch 'nen neuen Luftfilter. An der 6.5 eigentlich ein wiederverwendbares Nasselement, das aber staubtrocken und gerade dabei ist, sich zu zerlegen. Weg damit, bevor die Brösel beim ersten Unterdruck in den Vergaserdüsen stecken. Öl und Ölfilter werden auch getauscht, damit die kondenswasserhaltige Brühe nicht noch mal durch den Motor rauscht. Die Kühlflüssigkeit sieht erstaunlich frisch aus und darf erst mal drin bleiben.

ERSTE ZÜNDUNG

Der freigelegte Bereich unterm Tank zeigt zwar deutliche Spuren einer langen, modrigen Dunkelhaft, doch unter den Schmutz- und Oxidationsschichten



Goldkurs: 4,99 Euro für Kettenreiniger + 9,99 Euro für die HI-Q TOOLS Kettenbürste

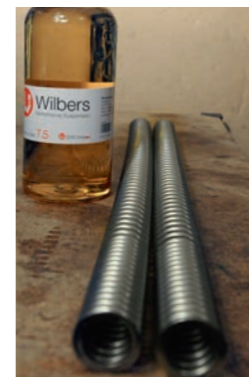
sind keine wirklichen Schäden erkennbar. Mit dem Staubsauger schnorcheln wir in die tiefe Höhle zwischen den beiden hohen Nockenwellengehäusen, damit beim Ausschrauben der Zündkerze keine Dreckpartikel ins Kerzenloch fallen. Der äußerlich marode, metallummantelte Kerzenstecker wird abgebürstet und auf Kontaktfähigkeit gecheckt, die schwarze Kerze durch ein Iridium-Exemplar ersetzt. And now: start your engine. Feierliches Anlassen. Nur drei Versuche, dann bellt der Single über den Hof. Nach einer Investition von gerade mal 186 Euro.

SIE FÄHRT

Vorsichtig auf den rissigen, zehn Jahre alten Reifen ein paar Kreise gedreht. Sie fährt tatsächlich. Nimmt Gas an, bremst, federt, blinkt, leuchtet. Der Motor fühlt sich kerngesund an. Was für ein Glück! Die Peripherie braucht aber noch viel Zuwendung: Die Gabel leckt, die hintere Bremse ist fertig, die Kette wohl auch.

ANS EINGEMACHTE

Unter hemmungslosem Einsatz von Rostlöser geht es nun den festgebackenen Schrauben an den Kragen. Sie werden geknackt, bevor das Motorrad auf den Montageböcken steht (s. Kasten unten). Erstes Großprojekt: die undichte Gabel, die nicht nur frische Simmerringe, sondern auch bessere Federn bekommt (s. Kasten S. 93). Beim Ausbau des Vorderrads zeigt sich, dass das rausgedrückte Gabelöl noch nicht am Bremsattel angelangt ist. Sehr gut! Denn Scheibe und Beläge sind in guter Verfassung. Es reicht also, die Bremsflüssigkeit zu wechseln, die über die Jahre Wasser gezogen hat, und die alten Leitungen vorsichtshalber durch welche aus Stahlflex zu ersetzen. Anders hinten: Wie vermutet müssen dort Scheibe und Beläge erneuert werden. Der schwergängige Sattel lässt sich hingegen mit Sachverstand und Bremsenreiniger wiederbeleben. Eine schöne Überraschung offenbart der Antriebsstrang. Hingebungsvolles Putzen fördert unter der grauen Panade eine goldene, astreine O-Ring-Kette zutage.



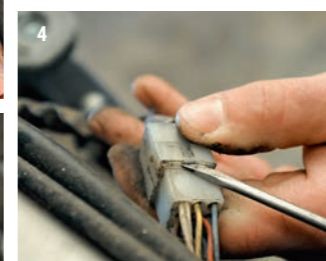
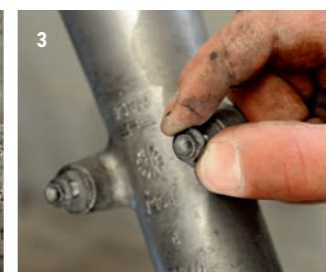
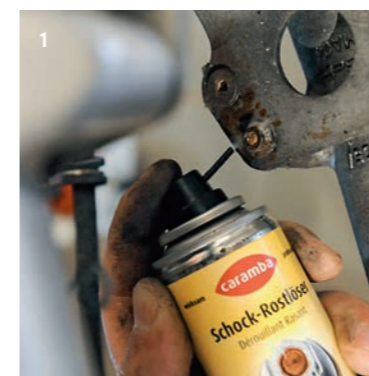
Weitere Fundstücke in der POLO Bike Datenbank: progressiv gewickelte Gabelfedern von WILBERS für 139,00 Euro. Hintere Bremscheibe von FEREDO, 96,95 Euro



GOLDGRÄBERSTIMMUNG

Vom frischen Glanz an der Kette geflasht, beginne ich an das Unmögliche zu glauben, sehe Elkes Wrack vor meinem geistigen Auge blitzen und funkeln. Okay – bis es so weit ist, braucht es wohl Tonnen an Putz-, Polier- und Schmiermitteln, da die Hüttenjahre unter der zugigen Plane jedes Gelenk wie blankgefeigt und alle Oberflächen arg mitgenommen haben. Die verchromten Spiegel

etwa sehen aus, als seien sie nicht mehr zu retten. Eine Zehntel Tube Metallpolitur später, streiche ich deren Neuan-schaffung befriedigt von meiner Investitionsliste und erweitere sie um ein Paar bildschöne Handhebel, die ich mir sonst verkniffen hätte. Was mit der richtigen Chemie zu machen ist, erklärt uns einer, der es wissen muss: Dr. Oliver Kerp von Dursol (s. Folgeseite). Und so ein bisschen Patina darf sie auch behalten, die kleine Diva aus dem Wald. >>



SCHRAUBER-TIPPS

Oft sind es Kleinigkeiten, die den Unterschied zwischen Happy End und Wahnsinn machen.

- Bei FESTGEROSTETEN SCHRAUBEN: Caramba Schock-Rostlöser. Sein Kühleffekt (-35 °C) provoziert Risse im Rost, durch die das Spray eindringen und den Rost aufsprengen kann.
- SCHRAUBEN LÖSEN, bevor das Bike auf Montageböcken steht und durch hohe Krafteinwirkung Gefahr läuft zu kippen. Ähnliches gilt, wenn z. B. die Bremscheibe gewechselt wird: erst Bolzen lösen, dann Rad ausbauen, da das demontierte Rad weniger Widerstand bietet.
- SCHRAUBEN FINDEN: Nach der Demontage eines Teils Haltemuttern und Schrauben am besten gleich wieder dort ansetzen, wo sie hingehören, statt sie im Blechdöslein zu sammeln.
- STECKVERBINDUNGEN: Statt sich die Finger auf- und die Nägel abzureißen, einfach eine feine Klinge benutzen, um Kabelstecker und Kupplung zu trennen.
- REPARATURANLEITUNG für das Modell besorgen, bevor man loslegt.