

ROHRRAHMEN

Von den Buells der ersten Generation geht eine ganz besondere Faszination aus – sie sind keineswegs perfekt, aber bieten mit hemdsärmeligem Charme Hochgenuss auf der Straße

TEXT: DIRK MANGARTZ, FOTOS: VOLKER ROST



Nach dem Produktionsende der XB-Modelle in East Troy ist der Weg hin zu begehrten Sammlerstücken bereits vorgezeichnet. Die Rohrrahmen-Buells haben diesen Status bereits jetzt erreicht. Sie sind Liebhaber-Bikes, die von echten Freaks bewegt und gepflegt werden. Was nicht weiter verwundert, kann doch kein

anderes Sportbike ein ähnlich markiges Fahrgefühl vermitteln. Etwa dann, wenn der vom Harley Sportster-Antrieb abgeleiteten Twin im Stand zu allem entschlossen in seiner Gummilagerung rüttelt und zerrt. Oder wenn bereits ab 2000 Umdrehungen über 100 Nm Drehmoment zur Verfügung stehen und sich zügige Landstraßenfahrt

mit Körpereinsatz erkämpft werden muss. Viele der Rohrrahmen-Fahrer wollen aber kein Serienmotorrad besitzen, sondern geben ihrem Bike ein persönliches Gesicht.

Und da kommen wir auch schon zu Speed of Color in Blankenhagen. Die Mecklenburger haben bereits so manche Serien-Buell zum begehrten Special umgebaut.



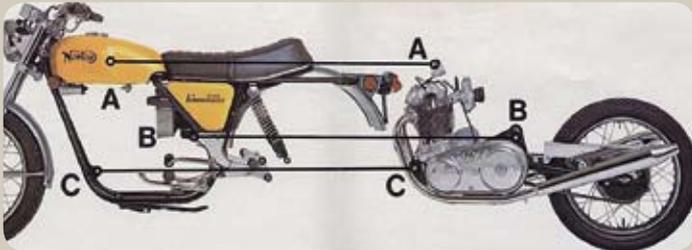
Bereits im Stand, wenn der V2 zu allem entschlossen in seinen Gummilagern rüttelt, macht die Cafe Racer-Buell unmissverständlich klar, wer hier Herr im Hause ist



Hinter Gittern: Der Riemen dreht sich unter einer gefrästen Abdeckung (links). In das knappe Heckteil hat Speed of Color eine Doppellrückleuchte integriert (rechts)

Uniplanar und Isolastic

Je mehr Leistung einem Motor konstruktiv abverlangt wird, desto stärker vibriert er. Hohe Verdichtung, sportliche Steuerzeiten, große Ventile und daraus resultierende höhere Drehzahlen verstärken die Schüttelei. Buell hat bei der Entwicklung der Rohrrahmen-Modelle einen Trick angewendet, um dem Hochleistungs-Langhuber die Vibrationen abzugewöhnen: Motor mit Getriebe samt Schwinge und Hinterrad hängen in drei Gummielementen im Hauptrahmen – der sogenannten Isoplanar-Aufhängung. Diese lassen nur vertikale Bewegungen zu und beeinträchtigen so das Fahrverhalten nicht. Der Motor rapptet also fröhlich weiter, überträgt seine Schwingungen



aber nicht mehr auf Fahrwerk und Fahrer. Bei den Buell XB-Modellen nennt sich das vergleichbare System mit nur zwei Schwingungsdämpfelementen Uniplanar. Norton verwendete bei seinen Commando-Modellen ab 1968 ein ähnliches System – die Isolastic. Auch hier wurden Antriebseinheit samt Hinterrad vom Hauptrahmen über Gummi-Elemente abgekoppelt. Da der Fahrer bei Isolastic, Isoplanar und Uniplanar nichts vom Stress des Motors bei hohen Drehzahlen auf der Autobahn mitbekommt, gilt hier die alte Weisheit: Vollgas fährt man nur so lange, wie man selbst die Luft anhalten kann!

CUSTOM-TECHNIK-LEXIKON



Double Disc: Zwei Wave-Scheiben verzögern die sportliche Amerikanerin mit aller Macht



Mit Kreativität und Know-how entstehen bei Speed of Color unverwechselbare Unikate: Karierte XBs, bunte Streetfighter und immer auch mal wieder ein Rohrrahmen-Klassiker. Wie dieser graue Cafe Racer auf Basis einer 1998er S1, dessen 1200 ccm-V2 dank Thunderstorm-Kit, Mikuni HSR 42-Vergaser und Carbon-Schalldämpfer satt über 90 PS leistet. Eine RRC-Gabelbrücke

mit dreifacher Klemmung unten und doppelter Klemmung oben nimmt die Upside down-Gabel in die Zange, Braking-Doppelscheiben und eine Metmachex Alu-Schwinge zur Aufnahme einer auf 6,25 x 17" verbreiterten Serienfelge mit 200/50 ZR 17-Metzler Sportec M3 verfeinern das Fahrwerk. Nur mit einem 6mm Offset-Sprocket mit CNC-gefräster Abdeckung lässt sich der Breitreifen in Verbindung mit dem Sekundär-Beltdrive unterbringen. Mit viel Feingefühl bestückte Jens, Chef von Speed of Color, die S1 mit Inspektions-Covers, Pazzo Brems- und Kupplungshebel sowie einem Heckteil mit integrierter Doppel-



rückleuchte. Er beschichtete diverse Teile und ließ sie Laser gravieren. Als Lackierprofil übernahm er den Farbüberzug der Karosserieteile selbst. Und sorgt so dafür, dass der Run auf die klassischen US-Sportler noch lange anhält.

FAZIT

Wer ein dynamisches Rauhebein mit derbem Langhub-Schlag sucht, der kommt an den frühen Buells nicht vorbei – Spezialisten bieten Teile und Know How fürs Customizing

TECHNO

BUELL S1 | BJ. 1998

MOTOR

45° V-Zweizylinder-Viertakt, ohv-Zweiventiler, 1199 ccm (Bohrung/Hub 88,9 x 96,5 mm)

Zylinderköpfe Thunderstorm
 Vergaser Mikuni HSR 42
 Luftfilter Forcewinder
 Auspuff Race Schalldämpfer Carbon
 Getriebe Fünfgang
 Sekundärtrieb Riemen, Pulley überarbeitet,
 Offset-Sprocket
 Leistung 91 PS bei 6100/min
 Drehmoment 105 Nm bei 5600/min
 Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

FAHRWERK

Stahl-Gitterrohrrahmen
 Gabel USD, RRC Gabelbrücke
 Schwinge Metmachex Alu-Schwinge
 Federbein AST
 Räder vorn 120/70-17, hinten verbreitert
 auf 6,25 x 17" mit 200/50-17
 Bremsen vorn Braking Wave-Doppelscheiben
 hinten Scheibe

ZUBEHÖR

Heckteil SOC mit integrierter
 Doppelrückleuchte
 Sitzbank Leder
 Lenker LSL Fatbar
 Blinker Kellermann
 Fußrasten LSL
 Scheinwerfer V-Rod

METRIE

Leergewicht 220 kg
 Radstand 1420 mm

INFO

Speed Of Color
 Wulfshäger-Str. 21, 18182 Blankenhagen
 © (038201-77801, www.speed-of-color.de)

Preisbeispiele aus dem Programm

von Speed of Color

- Doppelscheiben Nissin-Kit 1.089,90 Euro
- RRC Gabelbrücken Alu poliert 719,00 Euro
- AST Federbein 789,00 Euro
- LSL Fußrastenanlage 349,00 Euro
- Forcewinder-Luftfilter 279,00 Euro
- Race Schalldämpfer Carbon 499,00 Euro
- Umbau a. Mikuni HSR 42 Vergaser ... 619,00 Euro
- Original Felge verbreitert auf
 6,25 x 17" 479,00 Euro
- SOC Heckteil mit integrierter
 Doppelrückleuchte 449,00 Euro

»» AM GASGRIFF

Spontane Langhub-Kraft im Sportfahrwerk bieten außer Briten-Oldies nur Buells. Wobei die Rohrrahmen-Amis vielleicht nicht ganz so messerscharf agieren wie die XB-Modelle, aber das Gefühl noch ungefilterter transportieren – irgendwie noch langhubiger halt