

MO-Cafe Racer-Umbau

ALU-TANK

FERTIGUNG



Lammers beim Schweißen,
vor Rollenstreckmaschine und Sandsack

**Der MO-Cafe Racer gibt sich die Form.
Der Tank ist **DAS ZENTRALE ELEMENT**. Zwei
Tage haben wir dem Alu-Meister Friedhelm
Lammers in seiner Werkstatt zugeschaut**

TEXT UND FOTOS: TIMO GROSSHANS

Alles beginnt mit dem Tank. Er gibt jedem Motorrad die Grundform. Da unsere Ducati 900 SS ein Cafe Racer werden soll, modern, aber im klassischen Stil, soll ein Alutank drauf. Und zwar ein großer. Cafe Racer haben und hatten gerne riesige Alufässer und kurze Höcker. Daran sollte sich die Form des neuen Tanks anlehnen. Gebaut hat ihn Friedhelm Lammers, einer der besten seiner Art, ein richtiger Alu-Künstler. Ausgebildet wurde er vor vielen Jahren als Zweiradmechaniker bei der Firma „PSS-Rau“ und hat dort gelernt, Rahmen zu schweißen, Tanks zu bauen.

Seine Werkstatt findet man in Wietmarschen, mitten auf dem platten Land. Neben dem Wohnhaus die Halle. Mit Aussicht von der Werkbank ins Grüne. Sonnenstrahlen flutet den Raum. Metallspäne glänzen ölig im Licht. Immer wieder knarrt das WIG-Schweißgerät. Und geschweißt wird viel. Stück für Stück schneidet Lammers Teile aus 1,5 Millimeter dickem Alublech. Formt es, dengelt es. Erfahrung ist ausschlaggebend.

Leute, die versuchen, selbst einen Alu-Tank zu bauen, landen meist am Ende hier in Wietmarschen bei Friedhelm Lammers und seiner Frau Rita, der Chefin des Betriebs in der Nähe von Enschede. Er ist „nur ein kleiner Angestellter“. Er ist der Künstler, der Alutanks für Triumphs und Moto Guzzis baut, in kleinen Serien. Aluhöcker, Aluteile, Einzelanfertigungen für praktisch jedes Motorrad. „Alles ist möglich“, sagt der ruhige Nordmann, nimmt den Schweißdraht und beginnt, eine Linie für unseren Cafe Racer zu suchen.

Demnächst: Nach dem Tank kommt der Höcker. Wir werden eine Form suchen und einen Höcker aus Kunststoff bauen. ▶

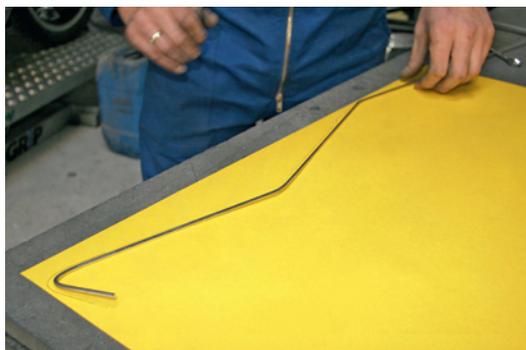


Der fertige Tank mit „Monza-Cap“ Tankstutzen. Die Linie folgt dem Gitterrohrrahmen und wird – ist der Tank ausgerichtet – sauber an ihm entlang gleiten. Ein Tank dieser Art kostet je nach Aufwand um die 1000 Euro

2 Schweißdraht lässt sich gut biegen. Mit ihm wird die untere Linie entworfen, direkt am Motorrad



1 Angekommen in der Werkstatt. Einfach mal irgendeinen Höcker drauf gelegt, damit man sich einen Eindruck machen kann, wie das Motorrad später wirkt



3 Hat man sich grob festgelegt, wird die Linie auf Pappe übertragen. Sie ist nachher die Schablone für die Blechteile



5 Die äußere Form steht. Nach ein paar Korrekturen haben wir uns hierfür entschieden



4 Mit Hilfe von Klebeband tastet man sich langsam an Formen, Winkel und Proportionen heran



6 Jetzt kommt der Tunnel. Die innere Form des Tanks. Er wird sehr groß, denn er muss später genug Platz haben, um die Elektrik des Motorrads unter zu bringen



7 Die elektrische Blechscherer tut seit fast zwanzig Jahren ihren Dienst. Unser Tank braucht verhältnismäßig viele Einzelbleche



9 Einfache Lösung. Keine Änderung an der Airbox, Platz für Elektrik, dafür später weniger Sprit



11 3D-Denken für den Knieschluss. Übergangsbleche verbinden später den Tunnel mit der Hülle



10 Auf einem Rundstahl dengelt Lammers einen kleinen Radius an die Kanten, um sie sauber und rund verschweißen zu können

8 Mit ruhiger Hand. Nach dem Punkten wird die Form überprüft – sitzt alles, werden die Nähte im WIG-Verfahren durchgeschweißt





12 Die Außenbleche bekommen den Knieschluss mit einem Rundstahlprofil eingepresst



14 Letzter Check vor dem Punktschweißen. Die Teile müssen nachher gleichmäßig sitzen



15 Mit dem Hammer wird innen etwas Platz geschaffen, damit der Tank später nicht am Rahmen scheuert



16 Mit dem Kreisschneider auf der Ständerbohrmaschine wird das Loch für den Einfüllstutzen ins Blech gezaubert



17 Das Bördeleisen treibt die Lochkanten passgenau nach unten. Der Tankstutzen wird darin verschweißt



13 Das Englisch Wheel oder auch Rollenstreckmaschine. Sie drückt die dritte Dimension ins Blech



18 Dreirollenbiegemaschine. Nicht ihr erster Einsatz. Hier kommt die Form im Unterleibsbereich ins Oberblech



19 Wenn alle Teile sitzen wird der Tank verschweißt und mit 0,3 bar auf Dichtheit geprüft



20 Am Schluss werden die Schweißnähte komplett verschliffen und der Tank poliert

21 Wie gegossen. Im nächsten MO gibt es noch eine Überraschung: der Lufteinlass durch den Tank



ALU-SPEZIALIST
Rita Lammers – Motorradteile
 Am Bramkamp 14
 49835 Wietmarschen
 Telefon (05925) 90 55 73
www.alu-tanks.de

RÜCKRUF VON ENDURO MOTORRADREIFEN.

METZELER ruft in Deutschland seinen Motorradreifen Metzeler Tourance 150/70 R17 M/C 69V aus den Herstellwochen 09 und 10 aus 2010 zurück. Der Rückruf erfasst nur diese oben genannten Reifen und keine anderen METZELER Reifen. Da die Sicherheit unserer Fahrer an vorderster Stelle steht, hat Metzeler sich aus Gründen der Vorsicht entschieden, den Hinterreifen 150/70 R17M/C 69V Tourance, mit der an der Seitenwand verzeichneten

DOT EB OY B279 0910 oder DOT EB OY B279 1010 zurückzurufen.

Wir haben festgestellt, dass diese Reifen unter Umständen eine teilweise Ablösung der Lauffläche aufweisen können. Das könnte zu einer plötzlichen Vibration des Motorrads führen. Druckverlust tritt dabei nicht auf. Wir haben uns daher entschieden, alle entsprechenden Reifen zurückzurufen, da sie nicht die optimale METZELER Qualität aufweisen, die Ihnen eine sichere Reifenperformance gewährleistet. Jeder Kunde, der glaubt, dass er die betroffenen Reifen hat oder fährt sollte nicht weitere Aufrufe oder Anschreiben abwarten, sondern unverzüglich das Metzeler Call Center anrufen bzw per mail anschreiben: [06163 71115](tel:0616371115) - [06163 712925](tel:06163712925) - [0172 9689690](tel:01729689690) - tourance-campaign.de@metzelermoto.com. METZELER wird Ihnen den Reifen kostenlos ersetzen, ebenso die Kosten der Montage. Ersatzreifen erhalten Sie bei Ihrem METZELER Händler, der Ihnen die zurückgerufenen Reifen verkauft hat.

REIFEN IDENTIFIKATION ÜBER DEN DOT CODE.



Der DOT Code findet sich an der Aussenseite des Reifens direkt über der Felgenkante. Vergewissern Sie sich erst, dass der Reifen das folgende Modell ist: METZELER 150/70 R17 M/C 69V TL Tourance. Dann sehen Sie auf der Seitenwand nach, ob es sich um den DOT Code **EB OY B279 0910** oder **EB OY B279 1010** handelt.

METZELER 
 ALWAYS TWO WHEELS AHEAD