

1+2/2025

www.motorrad-classic.de

Youngtimer Oldtimer Szene Markt

Service
Kopfarbeit -
Zylinder-
köpfe
überholen

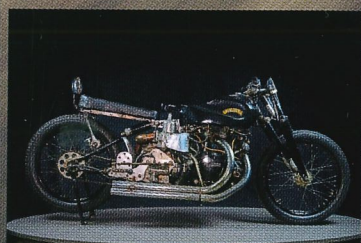
CB 900 F
Bol d'Or

CB 1100 F
Super Bol d'Or

CB 900 F2
Bol d'Or

MYTHOS HONDA BOL D'OR

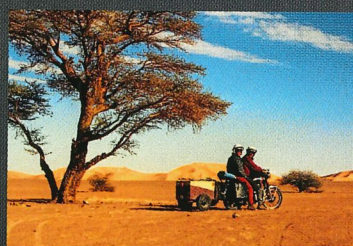
MIT GROSSER KAUFBERATUNG



Dearden-Vincent
Unikat
mit
Kompressor



Bastert Einspurauto
Mehr als ein
Roller



Royal Enfield Bullet
580 000
Kilometer
unterwegs



Suzuki Hayabusa
Kondens-
streifen auf
der Autobahn

Wie vor 100 Jahren:
Board-Tracker-Eigenbau



Deutschland 7,50 €

Österreich 8,30 € · Schweiz 12,00 CHF · Belgien 8,70 € · Niederlande 8,70 €
Luxemburg 8,70 € · Dänemark 79,95 DKR · Italien 10,20 € · Spanien 10,20 €
Portugal (cont.) 10,20 € · Griechenland 10,80 € · Slowenien 10,20 €

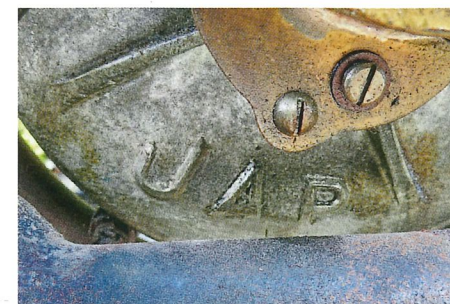




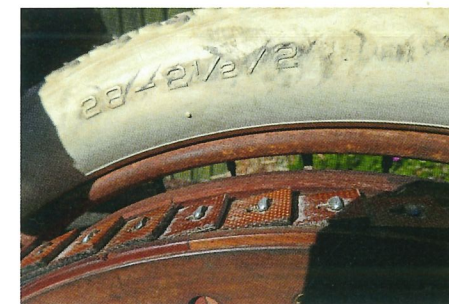
Board Tracker Down Under

Im Laufe der Jahre hat der neuseeländische Elektroingenieur Chris Gordon unter dem Kürzel CGR schon eine ganze Reihe von Specials gebaut. Neu ist sein Board Tracker, der ganz mit Absicht wie ein 100 Jahre alter Scheunenfund aussieht.

Text und Fotos: Uli Cloesen



Als Basis seines Eigenbaumotors diente Chris Gordon das Kurbelgehäuse eines JAP-Motors inklusive Kurbelwelle



Die am Hinterrad montierte Riemenscheibe aus Hartholz wird über einen Leder-Segmentriemen beschickt

Seine Projekte realisiert Chris ausschließlich aus Spaß an der technischen Herausforderung, denn selbst fährt er gar nicht Motorrad. Angeregt zum Bau des Board Trackers wurde er von einem Freund, der selbst gerade einen Brettbahnrenner mit Norton-Motor baute. Chris entschied, es mit einem Indian-V2 aus dem frühen 20. Jahrhundert zu versuchen, und begann mit der Zeichnung eines 1000-cm³-40-Grad-V2-Motors, der aber schon ein paar technische Verbesserungen wie beispielsweise einen Vierventilkopf aufweisen sollte. Durch die Gestaltung in X-Form mit je zwei Einlass- und Auslassöffnungen wollte er den Kopf so konstruieren, dass er umkehrbar ist und so für den vorderen wie auch den hinteren Zylinder gleichermaßen verwendet werden kann.

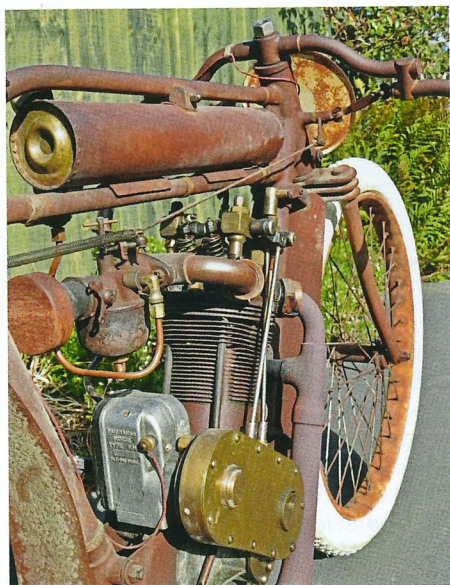
Im Mai 2015 fand Chris auf einer Tauschbörse ein JAP-Kurbelgehäuse inklusive Kurbelwelle. Es befand sich in einem schlechten Zustand, da es jahrzehntelang den Elementen ausgesetzt gewesen war und komplett festgefressen war. Mehrere Wochen lang erhitze Chris die Teile immer wieder in einem Dieselfass, dann ließen sie sich ohne Weiteres zerlegen. Die Seriennummer offenbarte 1908 als Baujahr, was Chris zum Anlass nahm, die V2-Idee aufzugeben und stattdessen eine Einzylindermaschine zu bauen. Er machte sich daran, ein Holzmodell für den Zylinderkopf und die Schwungräder zu fertigen, um bei der Firma Cancast in Washdyke die Rohlinge gießen lassen zu können. Wegen der vielen erforderlichen Hinterschnitte war die Herstellung des Holzmodells für den Sandguss besonders schwierig und verhinderte, dass sich der Kopf leicht aus der Form lösen ließ. Die Herstellung des Kerns in mehreren Teilen brachte die Lösung dieses Problems.

Für seinen Vierventilmotor nutzte Chris je zwei Ein- und zwei Auslassventile aus einem 250er-Honda-Motorroller mit Zweiventilkopf, aufgrund der erwarteten niedrigen Drehzahlen kamen aber

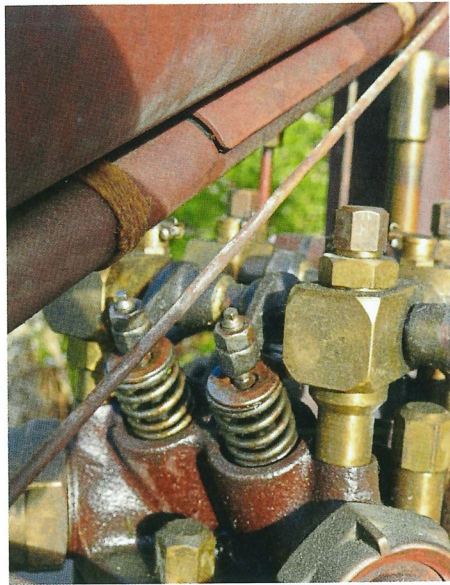
jeweils nur die äußeren der doppelten Honda-Ventilfedern zum Einsatz. Auch die modifizierte Nockenwelle stammt aus diesem Motor. Über eine Verzahnung wird sie direkt von der Kurbelwelle angetrieben und verfügt nur über eine Nocke. Die originalen JAP-Nockenstößel aus dem Jahr 1908 konnte Chris überholen und wiederverwenden. In einer Kreuzanordnung im Nockengehäuse positioniert, stellen sie über lange Stoßstangen und die modifizierten Kipphebel eines Lifan-200-cm³-Motors den erforderlichen Ventilhub von der einzelnen Nockenwelle für Ein- wie Auslass gleichermaßen bereit.

Alle Lager wurden von den ursprünglichen Bronzebuchsen auf Nadel- oder Kugelwälzlager umgestellt, obwohl die ursprüngliche Verlustschmierung beibehalten wurde. Der Zylinder ist eine luftgekühlte VW-Einheit mit einer Bohrung von 87,0 Millimetern. Er musste leicht modifiziert werden, um sich auf die Befestigungslöcher des JAP-Kurbelgehäuses spannen zu lassen. Den Anschluss an seinen Eigenbau-Zylinderkopf erreichte Chris über eine Adapterplatte. Die originalen JAP-Kurbelschwungräder aus Gusseisen mit 84,6 mm Hub wurden überholt und mit neuen Kurbelzapfen wiederverwendet. Das auf Wälzlager laufende Chrom-Molybdän-Pleuel stammt von Harley-Davidson und wurde von Chris passend bearbeitet. Auf dem Prüfstand war der Motor zuerst sehr laut und vibrierte stark, weswegen Chris zur Lärmreduzierung einen Schalldämpfer anpasste und durch weitere Bearbeitung das Verdichtungsverhältnis auf beherrschbare 6:1 reduzierte, was den Motorlauf deutlich geschmeidiger machte.

Der kettenbetriebene Magnetzündler verursachte dem Tüftler einige Kopfschmerzen, da sich die von ihm dafür verwendete Impulskupplung der Fairbanks-Rotationshacke rückwärts drehte. Schließlich entschied sich Chris für die Verwendung einer modernen CDI, deren Batterie er in einer Holzröhre unter dem



Vom ursprünglichen Plan eines V2-Motors nahm Chris Abstand und entschied sich für den Bau eines Single-Renners



Im selbst entworfenen Zylinderkopf arbeiten vier Ventile, die aus einem 250er-Honda-Rollermotor stammen



Den altherwürdigen Vergaser hat der Neuseeländer einem Automobil entliehen – einem Ford Model T

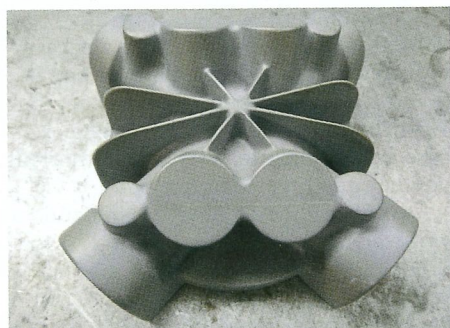
Sitz verbarg. Die moderne Zündanlage verlegt den Zündzeitpunkt ab etwa 3000/min vor. Da der Board Tracker aber nicht arg hoch dreht, kam eine programmierbare Einheit zum Einsatz. Dadurch war es möglich, beim Anfahren und bei niedrigen Drehzahlen nahezu ohne Vorverlegung zu arbeiten und den Zündzeitpunkt dann ab etwa 1500/min auf zirka zehn Grad vorzurücken.

Der Startvorgang besteht darin, den Auslassventilstößel am linken Drehgriff zu öffnen, damit der Motor leicht drehen kann, bevor die volle Kompression aktiviert wird. Gas gegeben wird über einen herkömmlichen Drehgriff rechts am Lenker. Ironischerweise stellte Chris fest, dass der moderne Vergaser, den er zunächst verwendete, beim Start Schwierigkeiten machte und schlecht Gas annahm. Mit einem von ihm auf einem Teilemarkt gekauften und im Anschluss überholten Ford Model-T-Vergaser startete der Motor

deutlich leichter und lief im Leerlauf auch ruhiger.

Den Starrrahmen des Board Trackers baute Chris aus nahtlosem Weichstahlrohr. Dabei imitierte er die gegossenen Muffen des frühen 20. Jahrhunderts, indem er sie WIG-schweißte, glättete und anschließend kugelstrahlte, um eine Gussoberfläche nachzubilden. Anschließend wurden die Rahmenrohre darin verlötet. Den Antriebsriemen färbte Chris mit Polyester-Kleidungsfarbe und Aceton ein. Er treibt eine an den Radspeichen montierte Riemenscheibe aus Hartholz an, die Kraft wird direkt über die Speichen auf die Felge übertragen.

Zwar hatten die damaligen Board Tracker keine Kupplung, der Bequemlichkeit halber aber montierte Chris eine Fliehkraftkupplung hinter der Motorriemenscheibe, was eine Startvorrichtung nötig machte. Hier bedient er sich als Startrolle nun eines industriellen elektrischen Farb-



Den Vierventil-Zylinderkopf seines Singles entwarf Chris Gordon selbst und ließ ihn dann im Auftrag gießen



Auf der Werkbank des Tüftlers harrten noch weitere Eigenbaumotoren ihres künftigen Einsatzes

Für die künstliche Alterung des äußeren Erscheinungsbilds seines Board Trackers bediente sich Chris eines einfachen Mittels: Rost



mischers, der sanft anläuft und mehrere Sekunden braucht, bis er die volle Leistung erreicht.

Entscheidend für ein epochengerechtes Erscheinungsbild seines Bahnrenners waren vor allem auch die Räder. Chris wollte deshalb 28x2,5-Zoll-Felgen und dazu passende Reifen verwenden. In Neuseeland konnte er aber nur 28x3-Zoll-Felgen auftreiben. Erst nach einiger Suche fand er in den USA einen Satz Drahtspeichenfelgen mit passenden Coker-Button-Reifen, in die er seine selbst gefertigten Naben einspeichte.

Um die Optik eines nach hundert Jahren wiederaufgetauchten Scheunenfunds zu erzielen, strahlte Chris die Rahmenoberflächen mit Sand und behandelte alle sichtbaren Metallteile mit verdünntem Schwimmbadchlor, das den Rost erblühen ließ. Um ein Weiterrosten zu verhindern, wusch er das Motorrad im Anschluss gründlich und strich es dann mit altem Motoröl ein, das er mehrere Tage lang in die verrostete Oberfläche einziehen ließ und dann abwischte. So blieb eine täuschend echte, altherwürdige Patina zurück.

Die Probefahrt auf einer ovalen Pferderennbahn absolvierte das Motorrad mit Bravour. Alle, die damit fuhren, waren sich einig: Diese Replika eines Uralt-Trackers war ein voller Erfolg. Ursprünglich hatte Chris eigentlich zwei Board Tracker bauen wollen – einen patinierten und einen wie frisch aus der Kiste. Weil es in Neuseeland aber immer weniger Möglichkeiten gibt, derlei Kreationen der Öffentlichkeit zu präsentieren, beließ es Chris schließlich bei nur einer Variante.

Als wir den Board Tracker nach unserem Foto-Shoot wieder in die Garage rollen, wartet dort noch eine Überraschung auf mich: Auf der Werkbank stehen weitere, sehr klassisch wirkende Eigenbaumotoren, allerdings mit ohc-Köpfen. Des Rätsels Lösung: Während des Baus des Board Trackers hatte Chris sechs Zylinderköpfe und sechs Schwungradhälften gießen lassen. Für seinen Tracker-Motor brauchte er jedoch nur einen der Köpfe und verwendete die originalen JAP-Schwungräder weiter. Aus den übrigen Teilen baute er mithilfe übergroßer VW-Zylinder und -Kolben mit 92 mm Bohrung und 75 mm Hub kurzerhand einen Single

mit 499 cm³ und zwei V2-Motoren mit 998 cm³, auch diese von überholten Ford Model-T-Vergasern beschickt. Es ist also keinesfalls auszuschließen, dass eines Tages auch ein V2-Board-Tracker Chris' Garage bevölkern könnte. □

DATEN

CGR Board Tracker

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Eigenbaumotor auf JAP-Kurbelgehäuse, Zahnradgetriebene Nockenwelle, vier über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile, Bohrung x Hub 87 x 84,6 mm, Verdichtung 6:1, Hubraum 503 cm³

Kraftübertragung: Fliehkraftkupplung, Lederriemen zum Hinterrad, Riemenscheibe aus Hartholz

Fahrwerk: Eigenbau-Einschleifen-Stahlrohrrahmen, ungefedert, Stahlspeichenräder, Bereifung 28 x 2,5 Zoll, keine Bremsen

Maße und Gewichte: Radstand 1325 mm, Gewicht 88 kg, Öltankinhalt 250 ml, Tankinhalt 1,5 Liter