

HART INFIZIERT

BRIAN STÖRMING (TEXT),
HERMANN KÖPF, J.P. PURTILO,
MAXEMILIAN SICKER (FOTOS)

Beim Wort »Virus« denkt man seit geraumer Zeit ja nur noch an eine mexikanische Biermarke. Doch es gibt einen weiteren, der in den letzten Jahren ähnlich schnell um sich greift: FT, kurz für Flat Track. Auch Martien Delfgaauw, der seit 2013 unter dem Label Berham Customs individuelle Motorräder baut, hat sich damit infiziert. Und das ziemlich heftig



Gut sichtbar, der seitlich herausstehende Vergaser. Nötig wurde das, um das Rahmendreieck gewünscht sauber zu bekommen. Und weil ein Hauch XR mitschwingt. Die Verlegung gelang mittels gewinkeltem Silikonansaugstutzen



Die Geschichte des hier vorgestellten Bikes fängt damit an, dass sein Besitzer an einem Krowdrace-Flat Track-Rennen teilnahm – auf einer 200er Vespa. Freilich ein für diesen Zweck denkbar ungeeignetes Fahrzeug, doch es genügte, um Martien anzufixen. Es folgte eine Saison auf einer Zweitakt-Enduro, dann aber stand endgültig fest: Ein Flat Tracker musste her, selbst gebaut, na klar. Die interne Messlatte lag hoch: 2016 hatten Martiens damaliger Kompagnon Felix Pilz und er einen kompromisslosen Dragracer namens »Shiny Harry« für den Sprint beim Glemseck 101 gebaut, der dank strikter Fokussierung und unkonventioneller Ideen prompt gewann – unter anderem gegen Carl Fogarty auf einer Werks-Triumph.

»Dass beim Flat Track Geometrie, Fahrwerk und Sitzposition sehr wichtig sind, war klar. Aber vom Wie und Was hatte ich als blutiger Anfänger keine Ahnung.« Als die 1994er Honda Dominator in gutem Zustand auf Martiens Hof kam, gab's trotzdem kein Halten mehr. 650 zuverlässige Kubikzentimeter im schmal bauenden Eintopf, eine denkbar gute Basis. Vom Rest des Bikes hingegen sollte kaum noch was übrig bleiben.



Da der Heckfender sowieso laminiert werden musste, passte Martien eine quaderförmige Vertiefung unterhalb der Sitzbank ein, in der nun saugend die CDI samt Sicherungen sitzt

DTX-Flat-Tracker. « Eine eigenständige Idee musste her. Und die war schnell gefunden: Wie könnte ein europäischer Flat Tracker aussehen, wenn es keine Vorbilder aus dem Mutterland dieser Motorsportdisziplin gäbe? Der Blick in die jüngere europäische Bahnsportvergangenheit führte schließlich zum Langbahn-Speedway – und landete auf den Hinterradkotflügeln dieser spindeldürren Maschinen. Ein solcher sollte als Vorlage für das Dominator-Heck dienen.

Nach kurzer Recherche war schnell ein Anbieter gefunden und die Formvorlage geliefert. Hersteller: Maier! Nee, nicht aus Deutschland, auch nicht aus Österreich oder Tschechien. Die Firma Maier aus den USA. Das nennt man dann wohl Ironie.

EIN BLICK AUF DIE TECHNIK

Nachdem die grobe Linie stand, galt es, sich der Technik zuzuwenden: Geometrie, Gabel, Federung und Räder. Die Dominator musste deutlich tiefer werden und vorne mehr Offset kriegen.

Von den Originalteilen war dazu nichts zugebrauchen. Die Wahl fiel auf eine Yamaha R6-Gabel, wie sie bei vielen Flat-Trackern zum Einsatz kommt. Da ohne Vorderradbremse gefahren wird, befreite Martien die Tauchrohre von allen Halterungen, das Einpassen des originalen Dominator-Gabeljochs in die R6-Gabelbrücke übernahm Marvin Diehl von KRT Framework – wie immer mit Bravour.

Ins Heck wanderte ein individuell aufgebautes YSS-Federbein, das Martien bei Szenegröße Bart Verstijnen aus den Niederlanden orderte. »Anfangs hatte ich einen BMW R 1200 C-Stoßdämpfer montiert, aber der hat in dem Motorrad noch schlechter funktioniert als erwartet. Immerhin ergab sich dadurch aber ein Anhaltspunkt für die richtige Länge«, wie Martien erzählt.

Nun waren die Räder dran: Vorne verriet nun eine KTM-Nabe mit geänderten Radlagern ihren Dienst, ergänzt um eine 2.15-19-Felge. Hinten dreht sich die Originalnabe, die mit einer 2.50-19-Felge versehen wurde. Um Platz für das größere Rad zu schaffen, wuchs die Schwinge um 1,5 Zentimeter in die Länge.

»ICH WOLLTE KEINEN
KLASSISCHEN FLAT-
TRACK-LOOK, DENN EIN
MOTORRAD BAUJAHR
1994 IST JA NUN MAL
NICHT KLASSISCH«



Beim Blick von oben gut zu erkennen ist der Killswitch mit Reißleine. Er ist Vorschrift bei den meisten Rennen und sorgt im Fall eines Sturzes für eine schnelle Zündunterbrechung

WELCHER LOOK DARF'S SEIN?

Nachdem die Maschine gestrippt war, kam der viel zu steile und hässliche Heckrahmen zum Vorschein. Die Überlegung, einfach ein Stück herauszuschneiden und in einem passenderen Winkel wieder zusammenzuschweißen, wurde schnell verworfen: Also ab damit! Ein verschraubter Heckrahmen sollte es werden, praktisch für die Wartung und bei eventuellen Sturzschäden. Nachdem das klobige Gestänge also aus dem Weg geräumt war, kam damit auch die Notwendigkeit eines Tanks auf, der auf den Rahmen passen würde. Freie Wahl! Martien bediente sich in seinem Gebrauchtteileregale und schnitt mehrere alte Spritfässer auf. Im Fokus standen dabei Länge (möglichst kurz) und Lenkeinschlag (möglichst viel). Die Wahl fiel auf das schwächste Teil einer 70er-Jahre Honda CB 200.

Damit war es an der Zeit, über ein Gesamtdesign nachzudenken. »Ich wollte weder den klassischen Flat-Track-Look, denn ein Motorrad Baujahr 1994 ist nun mal nicht klassisch, noch die Optik moderner



EIN NEUES HECK BITTESCHÖN

Jetzt war es endlich an der Zeit, Rohr zu biegen und den Heckrahmen zu bauen. Auch hier half der Griff ins Regal, denn dort lag noch ein Prototyp aus der Zeit, als Martien gemeinsam mit Marvin Diehl unter dem Label »BHCRT Customparts« Teile für BMW-Zweiventiler entwickelt und vertrieben hatte. Der passte zwar weder in Höhe, Breite noch Länge, machte aber das Anfertigen einer Rahmenlehre überflüssig. Breite und Linie ergaben sich dabei durch den CB 200-Tank, der einen neuen Tunnel samt Gummilager und edler Golan-Products-Benzinhähne erhalten hat.

»Der eigentliche Heckrahmen war relativ schnell gebaut. Unten ist er an den originalen Aufnahmen der Beifahrerfußrastenträger

verschraubt, oben an zwei am Hauptrahmen angeschweißten Laschen.« Deutlich zeitaufwändiger wurde es, all die Bauteile zwischen und an den Rohren unterzubringen und die dafür notwendigen Halterungen anzufertigen. Vierzehn an der Zahl sind es, teils gewinkelt, teils mit Gummilagern versehen.

Die Elektrik basiert auf dem originalen Schaltplan, nur massiv reduziert auf das Nötigste und ergänzt um eine Lithium-Ionen-Batterie für Gewichts- und Platzersparnis sowie eine moderne CDI für einen effizienteren Zündfunken.

Spritzschutzwand und Startnummern tafeln laminierte Martien mit Carbonfasern, die Sitzgrundplatte formte er aus Thermoplast, polsterte sie mit Moosgummi und bezog sie mit 1,5-Millimeter-Rindsleder. »Die Sitzbank habe ich dreimal

komplett neu gebaut, weil ich erst mit dem Tankanschluss unzufrieden war, dann mit der Linie der Sitzfläche.«

Um die Gemischaufbereitung kümmert sich jetzt ein Mikuni TM 40 Vergaser, der in Kombination mit den umgeschweißten Honda Clubman-Tuningkrümmern für deutlich mehr Bumms sorgt. Damit letztere nicht für jeden Ölwechsel demontiert werden müssen, sind zwei Ölablassventile von Stahlbus montiert.

Alles bis ins Detail durchdacht also. Bleibt abschließend nur die Frage, ob das »BHC Honda NX 650 FT« genannte Motorrad gleichermaßen erfolgreich ist wie Shiny Harry seinerzeit. Martien schmunzelt: »Bisher sind meist die anderen schneller. Aber zumindest weiß ich: An meinem Bike liegt's nicht.« **CB**

Martien ist zwei Meter groß, ein Gardemaß für ihn, aber nicht ideal fürs Flat-Track-Fahren. Umso mehr müssen Geometrie, Fahrwerk und Sitzposition stimmen



Die Gabel der Yamaha R6 ist die bevorzugte Frontend-Wahl für Flat-Track-Umbauten, für die Dominator musste sie angepasst werden, damit sie in das originale Gabeljoch passt



TECHNIK

HONDA NX 650 DOMINATOR | BJ. 1994
ERBAUER: MARTIEN DELFGAAUW, BERHAM CUSTOM

BASISBIKE



Made of Plastic ... na, diese Flausen hat der Martien dem 90er-Jahre-Bomber ausgetrieben

MOTOR

luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, ohc-Viertentiler, 645 ccm
(Bohrung x Hub: 100 x 82 mm)

Zündung original, ergänzt um moderne CDI
Ölsystem original, ergänzt
um Stahlbus-Ablassventile
Vergaser Mikuni TM 40
Luftfilter K&N
Auspuff umgeschweißte
Clubman-Tuningkrümmer
Schalldämpfer WB Exhaust
Leistung 44 PS bei 6.000 U/min
Drehmoment 53 Nm bei 5.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit 153 km/h

FAHRWERK

Honda Einschleifen-Rahmen m. doppelten Unterzügen, Heckrahmen Eigenbau

Gabel Yamaha R6, geclent
Gabelbrücke Yamaha R6, umgearbeitet
Schwinge um 1,5 cm verlängert
Federbein Mono, YSS »custom made«
Räder vo. KTM-Nabe mit Excel-Felge 2,15 x 19,
hi. orig. Nabe mit Excel-Felge 2,5 x 19
Reifen Mitas FT mit v. 130/80-19,
hi. 140/80-19
Bremsen vo. keine, hi. original
m. Spiegler Stahlflex

ZUBEHÖR

Tank Honda CB 200, umgeschweißte
Elektrik neuer Minimalkabelbaum,
Killswitch mit Reißleine
Instrumente Ölthermometer, sonst nix
Armaturen Magura, On/Off-Schalter original
Sitz Eigenbau, Echtlederbezug
Fußrasten Eigenbau
Schutzbleche Eigenbau (GFK laminiert)
Spritzschutz Carbon-Eigenbau
Nummertafeln Carbon-Eigenbau
Lack Schriftzüge lackiert

METRIE

Leergewicht ca. 135 kg
Radstand 1450 mm

INFO

Instagram: @berhamcustoms.com