



KÜNSTLERGLÜCK

Weiland-BMW R 1150 GS

UM IN FERNEN LÄNDERN MOTIVE FÜR SEINE BILDER ZU ENTDECKEN, BEVORZUGT DER KUNSTMALER UND DESIGNER CLAUS KNOBEL EINE BMW R 1150 GS MIT ENDURO-BOOT. DIE TECHNISCHE UMSETZUNG DER KÜNSTLERISCHEN IDEEN ÜBERNAHM HERBERT WEILAND.



„Auf meiner zweiten Reise nach Australien bin ich mit meiner Yamaha XT 600 samt Gattin auf dem Sozius und schwerem Reisegepäck auf einer Wellblechpiste gestürzt und habe mir dabei Bänderanrisse zugezogen. Wäre ich damit zum Arzt gegangen, hätte der mich stillgelegt. Aber dort gab es weit und breit keinen Arzt. Zum Glück kann meine Frau tapen, und so sind wir noch 5000 Kilometer gefahren“, berichtet Claus Knobel von seinen Abenteuern auf dem fünften Kontinent.

Aus heutiger Sicht erscheint es als glückliche Fügung, dass im Outback absoluter Ärztemangel herrscht. Denn so kam dem Kölner die Eingebung, seine zukünftigen Touren mit dem Gespann anzugehen: „Schließlich muss ich für meine Exkursionen neben den Arbeitsmaterialien Benzin, Wasser und Lebensmittel mitnehmen, da ich mich teilweise weitab jeder Zivilisation aufhalte. Und nicht zuletzt äußerte meine Frau den Wunsch, ein Gespann anzuschaffen. So kaufte ich 2007 zunächst eine Honda Transalp mit Enduro-Beiwagen. Die Transalp machte zwar Spaß, hatte aber zu wenig Leistung für lange Strecken. Dann erstand ich 2008 die R 1150 GS und ließ sie bei Weiland auf Basis eines Ural-Fahrgestells mit einem Enduro-Boot kombinieren.

Die erste ernsthafte Belastungsprobe auf einem neuerlichen Australien-Trip 2009 brachte weitere Erkenntnisse. „Ursprünglich hatten wir am Seitenrad ein EML-Federbein montiert. Das war nach zehn Minuten Pistenfahrt durch. Dann gab auch der BMW-Stoßdämpfer im Heck seinen Geist auf. Weiland schickte Ersatz, doch auch der machte schnell schlapp. Durch die große Belastung wurde es anscheinend zu heiß, und das Dämpferöl trat aus. Seitdem wird das Gespann für meine Reisezwecke immer weiter optimiert.“

Bis die GS in der hier gezeigten Ausführung auf drei Rädern stand, tüftelte das Duo manche Nacht in Weilands Werkstatt



Dienstkrad: Um außergewöhnliche Motive in fernen Ländern zu finden, taugt das Gespann von Claus Knobel und Gattin Anne ideal.

an einer völlig neuen Beiwagenkonstruktion. Dabei wurde auch der Hilfsrahmen stärker dimensioniert, um den extremen Belastungen garantiert standzuhalten. Zu dem Zweck setzte sich der weitgereiste Maler und Designer zunächst an seinen Rechner und entwarf mit einem 3D-Programm ein Fahrgestell, das seinen Ansprüchen vollauf genügen sollte. Dazu gehörte das problemlose Öffnen aller Boxendeckel ebenso wie die Kompatibilität mit der Karosserie des EML E 2000, die Knobel bei Bedarf als Alternative montieren will.

Konsequent auf Abenteuer getrimmt

Herbert Weiland setzte die Konstruktionspläne mit den notwendigen technischen Feinheiten um. Am Ende kam dabei ein 410 Kilo schwerer Pistentourer heraus. „Das Chassis ist leicht. Aber Motorradtank, ebenfalls gefüllter Zehnliterkanister, Reserverad und Anbauten treiben das Gewicht in die Höhe“, so Knobel. Den Tank der 1150er hatte er gegen das mit 30 Litern deutlich größere Spritfass der Adventure getauscht – wohlweislich: „Der Standardtank fasst 22 Liter, davon lassen sich aber nur 19 Liter abzapfen. Der Rest bleibt ungenutzt in der linken Backe.“

Quadratisch, praktisch, gut:
Verschiffung nach Australien.



ÜBER CLAUS KNOBEL, DEN KÜNSTLER

Zugegeben – mit Malerei hatte ich in meinem bisherigen Leben herzlich wenig am Hut. Den Kunstunterricht am Gymnasium sahen wir damals als Zusatzpause an, die Rolling Stones waren uns wichtiger als Rembrandt. Besuche von Ausstellungen wurden über Jahrzehnte als rare Pflichtübungen absolviert, um Beziehungskrisen zu vermeiden. Dieses gestörte Verhältnis zur Malerei währte, bis ich unlängst Claus Knobel durch die Vermittlung von Herbert Weiland kennenlernte. Die Neugier siegte bald über das Desinteresse, und ich lud mich in sein Kölner Studio ein. Kurz gesagt: Es war ein höchst interessanter Nachmittag, bei dem ich mehr über das bewusste Betrachten von Bildern gelernt habe als in allen Jahrzehnten zuvor. Knobel, der die Malerei „von der Pike auf“ gelernt hat, erklärte mir auf sehr anschauliche Weise, warum er seine Motive in fernen Ländern sucht, welche unterschiedlichen Techniken er anwendet und was man auf seinen Bildern mit scharfem Auge jenseits des vordergründigen Motivs entdecken kann. Zweifellos könnte man mit den Informationen dieses Treffens ein Sonderheft „Gespann und Malerei“ füllen. Doch überlassen wir es unseren kunstbesseren Lesern, bei gesteigertem Interesse Kontakt mit dem gespannfahrenden Künstler aufzunehmen: www.clausknobel.com. Es lohnt sich!
AK





Unermüdlich: Bis das Künstler-Gespann auf drei Rädern stand, mussten Knobell und Herbert Weiland manche Nachtschicht einlegen.

Dazu gab es einige Touren-Tunings: So wurde der Ölkühler in die Beiwagenfront integriert. Zur Schwerpunktoptimierung erhielt das Heck eine neue Alu-Aufnahme. Zudem sind zwischen Beiwagen und Hinterrad Aluhalter für zwei Gepäckrollen vorgesehen. Alle drei BMW-Alukoffer können mit einem Handgriff abgenommen und als Sitz und Tisch zweckentfremdet werden. Um das Hinterrad problemlos wechseln zu können, wurde der Auspuff höher gelegt.

Um ungeplante und kostenintensive Federbein-Ausfälle zukünftig zu vermeiden, tat sich Knobell nach hochwertigen Alternativen um und stieß auf die vielfach verstellbaren „Tractive“-Federelemente von Touratech.

Axel Funke von Zweirad-Norton, Touratech-Stützpunkthändler und als solcher für Gespannfragen zuständig, nahm sich des Problems an. Um eine möglichst perfekte Abstimmung zu finden, analysierte Knobell zunächst die Gewichtsbelastungen. Neben der praktischen Umsetzung der daraus resultierenden Erkenntnisse optimierte Zweirad-Norton weitere Komponenten wie die Elektrik und die Kupplung, die mit Sintermetall-Belägen von Touratech auf Standfestigkeit getrimmt wurde.

Ihre Feuertaufe bestanden die speziell abgestimmten Tractive-Federbeine auf einer Korsika-Extremtour. „Nach unserer Ankunft stand der ‚Afrika-Test‘ auf dem Programm. Die Naturpisten waren extrem holprig und bestanden aus

einem Mix aus Sand, Felsvorsprüngen und Steinen, gespickt mit Furchen, Ausschwemmungen sowie steilen Auf- und Abfahrten. Die Rückmeldung der Dämpfer war erstaunlich präzise. Selbst bei den zahlreichen notwendigen Ausweichmanövern wegen tiefer Löcher blieb das Fahrverhalten stabil, die Lenkung präzise und das Fahrgefühl ausgewogen.

Bei den extrem holprigen, felsigen Passagen gab es kein Durchschlagen, und das Fahren war sehr rückenfreundlich – was auch meine Frau als ein ‚völl-



Am Anfang steht die Computerskizze.



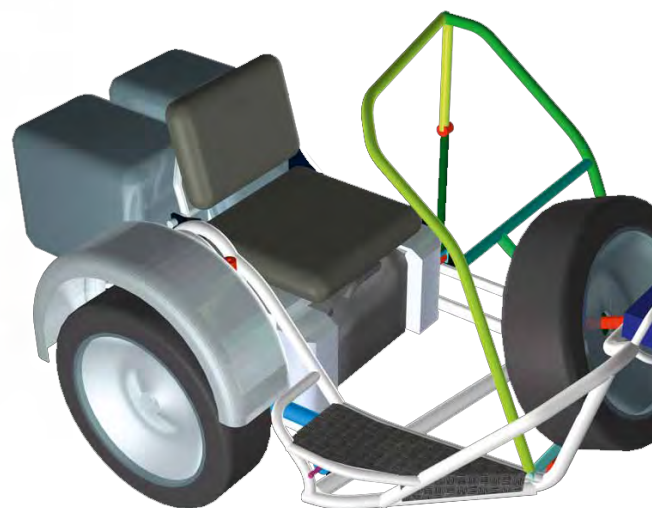
Konventionell, aber solide: Vierpunktanschluss. Auch zwischen Maschine und Boot ist noch Platz für Gepäck.

lig neues, vergleichsweise angenehmeres Fahrgefühl‘ empfand“, schildert Knobell seine Eindrücke.

Weitere Optimierungen sind schon anvisiert. So soll vorne ein Smart-Stahlrad montiert werden, damit alle Räder untereinander tauschbar sind. Die Doppelscheibenbremse wird durch eine innenbelüftete Einzelscheibenbremse ersetzt, das Beiwagenrad erhält eine zweite Zange zur Kombination mit der Handbremse. Ewig wird sich Knobell mit der Verwirklichung dieser Pläne nicht Zeit



Die Ideen nehmen Gestalt an.



Evolution in Planung: Mit identischen Rädern und Mono-Scheibenbremse vorne soll das Gespann in Zukunft noch besser für das Outback gerüstet sein.



TECHNIK

Motor: Luft-/ölgelühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Hubraum 1130 cm³, Leistung 62,5 kW (85 PS) bei 5250/min, max. Drehmoment 98 Nm bei 5250, Lichtmaschine 600 Watt, Batterie 12 V/19 Ah, Sechsgang-Getriebe, Kardan, Elektrostarter

Fahrwerk: Mittragende Motor-Getriebe-Einheit, angeschraubte Rahmenkomponenten aus Stahlrohr, vorne Schwingengabel mit zwei Touratech-Tractive-Federbeinen, Federwege 100 mm, hinten Einarmschwinge, Touratech-Tractive-Zentralfederbein, Federwege 180 mm

Bremsen: Zwei Vierkolbensattel mit 305-mm-Bremsscheibe vorn, Zweikolbensattel mit 276-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v., Pedal h./S.

Bereifung:

Vorn:..... 165/65 R 15 auf EML-LM-Verbundrad
Hinten:..... 165/65 R 15 auf Stahlrad

Beiwagen:

Karosserie: Weiland-Knobel-Spezial
Fahrwerk:..... Stahlrundrohrrahmen, Vierpunktanschluss
Radführung:..... Zugschwinge
Bereifung: ... 165/65 R 15 auf Stahlrad
Federbein: Touratech-Tractive
Federweg: 110 mm
Scheibenbremse: 200 mm, Zweikolbensattel

Abmessungen Gespann:

Radstand:..... 154 mm
Spurbreite: 123 mm
Vorlauf:..... 36 mm
Vorspur: 18 mm
Nachlauf VR: 40 mm

Gewichte:

Leergewicht voll getankt mit Reserverad: 410 kg
Zul. Gesamtgewicht: 750 kg

Tankinhalt: 30 l

Hersteller: Weiland
Feldhausener Straße 140
46244 Bottrop-Kirchhellen
Tel. 02043 56262

lassen. Schließlich schmiedet der Sechzigjährige bereits Pläne für eine Reise nach Namibia und Botswana. Dabei dürfte er diesmal besser gerüstet sein und muss seinen unermüdlichen Mit-

streiter Herbert Weiland nicht wieder um Nothilfe bitten. ■

Axel Koenigsbeck

Fotos: Claus Kobel, Barbara Herrlitz, AK

Praxisorientiert: Abnehmbare Heckkoffer und Reservekanister.

