

Aus der Schweiz kommt ein radikales Sportbike mit BFO-Gitterrohrrahmen und Honda CBR 900RR-Motor

ROCKET SPROCKET

TEAM PROTOTYP

TEXT: KATHARINA WEBER, FOTOS: BENJAMIN GRNA





Zum technoiden Stil tragen das ins Rohrende integrierte Minimalcockpit (oben rechts) und die stets sichtbare Mechanik entscheidend bei

»Wir mussten einen Teil unseres Jahresurlaubs opfern und setzten uns immer Wochenziele sowie kleine Meilensteine«

Ohne TÜV, das hat den letzten Kick gegeben«, Andreas weiß, warum er, Andi und Dani eine Bewerbung zu unserem Contest abgeschickt hatten. Die drei Schweizer Motorradfreaks, die seit über zehn Jahren zusammen

schrauben, wollten schon lange was richtig Wahnsinniges bauen und wir als Fukker-Gastgeber bestehen eben nicht auf eine Zulassungsfähigkeit des gebauten Bikes. Das Projekt der Jungs, die aus der Fighterszene kommen und schon einigen Hondas und Suzukis zum bösen Look verholphen hatten, faszinierte uns von Anfang an. Ein Prototypen-Rahmen von BFO aus England soll die Basis für den Fukker sein, eine Honda CBR den Antrieb stellen, eine lange Schwinge – satte 15 Zentimeter länger als das Original – dem Bike einen unvergleichlichen Supersport-Look geben. Wir können einfach nicht anders und schicken die Jungs ins Rennen. Rahmen, Schwinge, den Motor aus einer verunfallten CBR, sowie zwei PVM-

Speichenräder, die Andreas für 450 Euro im Netz ersteigert hatte, bilden die Basis für den Fukker. 2290 Euro hatte das alles zusammen gekostet, bleiben 2700 Euro als Restbudget. Team »Prototyp« macht sich akkurat an die Arbeit. »Wir setzten uns immer wieder Wochenziele und kleine Meilensteine, die wir bis zu einem bestimmten Datum erreichen wollten«, erzählt Andreas, der Designer und Architekt unter den drei Freunden. Zusammen mit Andy, dem Dreher, Fräser und Schweißer des Teams und Helikopter-Mechaniker Dani schraubt Andy seit Juni jedes Wochenende ohne Ausnahme an dem Projekt, sogar einen Teil ihres Jahresurlaubs opfern die Freunde für ihr Bike. Der Rahmen soll zwar über die pas-

senden Motoraufnahmen für den Honda-Vierzylinder verfügen, tut er aber nicht. »Wir mussten alles komplett umschweißen, damit der Motor passte.« In den zwei Oberrohren des Rahmens befindet sich der Benzintank, ein drittes Rohr bauen die Jungs dazu, um dort die Elektrik verlegen zu können. Dazu kommt Andreas auf eine Schnapsidee. Irgendwann im Sommer teilen uns unsere Schweizer nämlich mit, sie würden einen Turbolader verbauen. »Im Fightersforum, in dem wir uns rumtreiben, ist ein Typ, der hat gute Erfahrungen mit Billiglädern aus China gemacht. Die kosten so zwischen 80 und 180 Euro, das war es uns wert«, grinst Andreas. Die Jungs bauen das System inklusive Plenum und Druckleitungen, Sca-



vengerpumpe, Benzinpumpe, Druckregler, Dampftrad und eben dem China-Lader komplett selbst. Den Motor lackieren sie außerdem in sattem Rot, eine Kampfansage. Die K&J-Schwinge ist von Haus aus geil, da sie erstens die Fuhre langstreckt und zweitens das 18-Zoll-Rad im Heck richtig gut zur Geltung bringt. Als Gimick verzichtet das Team auf Federbeine, ihr Fighter bleibt starr. Die Frontlampe bekommt die gleiche Optik wie die Rahmenrohre und besteht aus einem möbelhausüblichen Küchen-Einbauspot, nach hinten leuchten LED-Stripes, ein paar Fußrasten aus Fernost

geben dem Fahrer halt. Das Fahrwerk ihrer »Rocket Sprocket« bleibt unlackiert, wird allerdings komplett glasperlgestrahlt, ein starker Kontrast zum tiefroten Motor. Als wir das Bike nach Fertigstellung zum ersten Mal sehen dürfen, raubt es uns den Atem, »What a Fukkit!«. Mit dem Wissen, niemals straßentauglich sein zu müssen, haben die Herren ordentlich einen rausgehauen. Die Zukunftspläne der Jungs sind übrigens glasklar. »Der Motor läuft, das Bike fährt. Anfang nächstes Jahres werden wir alles noch etwas feiner einstellen und auf den Prüfstand gehen. Und dann direkt auf die Viertelmeile.«

Ein chinesischer Turbolader (rechts) bringt den ohnehin kräftigen Fireblade-Vierzylinder mächtig auf Trab



TECHNO

BFO »ROCKET SPROCKET« | BJ. 2014
EBRAUER: ANDY, ANDREAS UND DANI

MOTOR

Honda CBR 900 Vierzylinder-Viertakt, dohc-Viertakter,
895 ccm (Bohrung/Hub 64,5 x 69 mm)

Turbo..... Eigenbau mit China-Lader
Auspuff Flammrohr
Getriebe Sechsgang
Sekundärtrieb Kette
Leistung 160 PS bei 9000 /min
Drehmoment 110,5 bei 8000 /min
Höchstgeschwindigkeit k.A. km/h

FAHRWERK

BFO-Gitterrohrrahmen ohne Unterzug,
Umbau auf Starrrahmen
Gabel Yamaha R1
Gabelbrücken Yamaha R1, umgepresst
Schwinge K&J NeoClassic
Räder PVM Classic, vo. 3,5 x 17", hi. 6 x 18"
Bremsen vo. R1 Doppelscheibe
..... hi. Brembo-Scheibe

ZUBEHÖR

Tank Eigenbau m. Pop-up-Tankdeckel
Sitzbank Eigenbau
Lenker LSL Match Stummel
Instrumente Druckanzeige Turbo
Armaturen Beringer
Lampe Eigenbau
Rücklicht LED-Stripe
Fender Eigenbau

METRIE

Leergewicht 190 kg
Radstand 1510 mm

Die lange Schwinge ist nicht nur Stilmittel, sie verhindert den ungewünschten Überschlag beim brutalen Einsatz des Turboladers

