

Dipl.-Ing. Werner Becker

Sachverständiger für Kraftfahrzeuge

- Kfz-Schäden, Beweissicherung und Fahrzeuguntersuchung
- Fahrzeugbewertung
- Gerichtsgutachten und technische Beratung
- Sonderservice für Oldtimer, Motorräder, Wohnwagen und Wohnmobile

ingenieurgesellschaft Becker · Hochstraße 204 · 47228 Duisburg

Herrn
Ralf Petersen
Hermann-Grothe-Str. 104
47279 Duisburg

ingenieurgesellschaft Becker

- unabhängige Bewertungsstelle von
- ♦ eurotax SCHWACKE expert
 - ♦ Classic Data
 - ♦ Union e.V.

www.Kfz-Gutachter-Duisburg.de

Hochstraße 204
47228 Duisburg (Rheinhausen)
im Gewerbegebiet Mevissen
Terminvereinbarung: ☎ (0 20 65) 2 33 22
Support: ☎ (0 20 65) 7 66 52
E-Mail: post@WB-DU.de

Postbank Essen
IBAN DE72 3601 0043 0389 8484 36

4. August 2021

Gutachten Nr. 0721029CDKE

(37 Seiten im Original)



erweiterte Fahrzeugkurzbewertung für



*Custombike-Umbau
einer
Honda NTV 650*

Auftrag vom: 02.07.2021
Auftragsart: Kurzbewertung des Markt- und
Wiederbeschaffungswertes
Auftraggeber: Ralf Petersen
Besichtigungsort: SV-Büro
Besichtigungstermin: 02.07.2021
bei Besichtigung anwesend: Herr Petersen, SV Becker

unsere Hotline für Rückfragen: ☎ 0 20 65 / 7 66 52 (Montag – Donnerstag von 11:00 – 12:00 Uhr)

weitere Informationen im Internet: www.Kfz-Gutachter-Duisburg.de

www.derOldtimer.eu

www.Classic-Center-Duisburg.de

Termine nach Vereinbarung: unsere Hotline ist von 8⁰⁰ – 20⁰⁰ Uhr erreichbar

☎ 02065 / 23322 + freecall 0800 1 863255 (merke: 0800 / 1 Unfall)

Bürozeiten: Montag bis Donnerstag von 10⁰⁰ – 13⁰⁰ Uhr

anerkannter Partner von:



Auftrag

Mir wurde der Auftrag erteilt das in nachfolgender Classic-Data-Kurzbewertung näher beschriebene Fahrzeug im Rahmen und nach den Richtlinien einer Kurzbewertung nach Classic-Data-Norm zu taxieren. Diese Bewertung sollte zu dem Zweck erfolgen, dass ein Wert für das modifizierte Motorrad ermittelt wird, der in den Artikeln in der Zeitschrift "Motorrad" über das Umbauprojekt veröffentlicht wird. Probefahrten und Funktionsprüfungen waren nicht Bestandteil des Auftrages.

Eine Kurzbewertung ist eine Fahrzeugbewertung, die auftragsgemäß der Versicherungseinstufung dient. Hierzu wurde mit der Versicherungswirtschaft folgendes Prozedere vereinbart:

- Das Fahrzeug wird vom Sachverständigen am Ort der Besichtigung lediglich visuell besichtigt.
- Zusätzlich findet ein kurzer Motorprobelauf in dem jeweils vorgefundenen Zustand des Aggregates statt. Die Temperaturen von Kühlwasser und Öl durchlaufen dabei keine Veränderungen. Auch findet hierbei nicht der gesamte Drehzahlbereich Beachtung.
- Eine Probefahrt findet grundsätzlich nicht statt. Sollte ausnahmsweise eine Probefahrt stattgefunden haben, so ist dies explizit im Text mit den einzelnen Parametern ausgeführt.
- Eine Messung der Schichtdicken der Lackierung findet grundsätzlich nicht statt. Sollte eine Lackschichtstärkenmessung stattgefunden haben, so ist dies explizit im Text mit den einzelnen Parametern ausgeführt.
- Der Unterbodenbereich des Fahrzeugs wird grundsätzlich nicht in Augenschein genommen. Sollte eine Besichtigung des Unterbodenbereichs stattgefunden haben, so ist dies explizit im Text mit den einzelnen Parametern ausgeführt.

Grundsätzlich kann zur Definition einer Kurzbewertung nach Classic-Data-Norm vereinfacht gesagt werden, dass der Sachverständige aus den Faktoren, die sich ihm ohne Zuhilfenahme von Hilfsmitteln am Ort der Besichtigung erschließen auf die Parameter Rückschlüsse zieht, die sich ihm nicht erschließen bzw. die er nicht einsehen kann. Eine Haftung für die Zustände der nicht untersuchten Komponenten ist daher ausgeschlossen.

Eine „erweiterte Kurzbewertung“ ist eine Kurzbewertung mit ausführlicher Dokumentation, die in Form einer PDF-Datei ausgeliefert wird. Dies hat einerseits den Vorteil, dass die Anzahl der Fotos, die das Fahrzeug und dessen Zustand beschreiben, produktionstechnisch nicht limitiert ist. Darüber hinaus erwirbt der Auftraggeber das Recht, das Produkt beliebig oft zu vervielfältigen, ob nun durch digitale Verteilung oder analoge Ausdrücke. Bei diesem Produkt können auch Untersuchungen des Fahrzeugs zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer schriftlich vereinbart werden, die ansonsten nicht zum Untersuchungsumfang einer Kurzbewertung gehören.

Mir lagen zur Bewertung vor: (zur Verfügung gestellt von Ralf Petersen)

- Umbauberichte
 - Folge 1 aus "Motorrad", Heft 6/2021
 - Folge 2 aus "Motorrad", Heft 10/2021
 - Folge 3 aus "Motorrad", Heft 14/2021
- Übersicht über die Umbauten, welche noch in den Folgen 4 bis 7 in der Zeitschrift "Motorrad" beschrieben werden.
- Kostenaufstellung über die benötigten Ersatzteile des Umbaus.

Identitätsprüfung und Originalität

Die Identitätsprüfung ergab die Übereinstimmung der Fahrgestellnummer in den vorgelegten Kfz-Papieren mit der am Fahrzeug befindlichen Nummern. Es wurde zur Dokumentation die aufgenietete Ident.-Nummern-Platte fotografiert. Die eingeschlagene Nummer wurde von mir kontrolliert.

Folgende Parameter flossen in die Bewertung ein:

- Mängel
 - nicht festgestellt

- Fahrzeugausstattung
 - siehe Umbauberichte und Kostenaufstellung im Anhang

- weitere den Fahrzeugwert beeinflussende Parameter
 - Herr Ralf Petersen ist Autor diverser Schrauber-Tutorials der Zeitschrift "Motorrad" und Veranstalter von Seminaren zur Motorradtechnik auch in Zusammenarbeit mit der VHS Duisburg, die ich selbst schon als Teilnehmer besucht habe. Es wurde daher von mir eine professionelle Durchführung der Umbauten und Renovierungen aller Baugruppen bei der Preisfindung vorausgesetzt.

Schlussbemerkung

Die Überprüfung des Fahrzeuges sowie die Erstellung der Fahrzeugbewertung wurden unparteiisch und nach besten Wissen und Gewissen erstellt.

Der Sachverständige



Anlagen:

- Kurztaxierungen Nr. G3BW129V und G3BW130V
- Definition der Zustandsnoten
- Anlage zur Kurzbewertung
- Fotodokumentation
- Umbauberichte (Zur Wahrung des Copyrights mit Wasserzeichen überlagert)
- Kostenaufstellung

Kurzbewertung

Zertifikatnummer: G3BW129V

Nur zur Versicherungseinstufung, nicht zum Kauf bzw. Verkauf geeignet ! Bewertung nur gültig mit einer Fotoanlage. (Erläuterungen zur Kurzbewertung siehe beigefügte Anlage)

0721029CDW

Marke:	Honda (J)
Typ/Ausführung:	NTV (RC33)
Karosserieform / Aufbauart:	Krad
Fahrzeug Ident. Nr.:	JH2RC33970M400308
Leistung:	37 kW
Hubraum:	647 cm³
Motorart:	V2-Zylinder
Getriebeart:	Schaltgetriebe
Erstzulassung:	15.02.1994
Tachostand abgelesen:	93645 km
Farbe:	rot
Nächste HU:	07/2022
Reifengröße:	v:110/70 ZR 17 h:160/60 ZR 17
Kennzeichen:	DU CI 2

Besonderheiten:

Das hier beschriebene Kraftrad wurde gemäß den uns vorliegenden Lichtbildern und Informationen umfassend modifiziert und individualisiert.

Nähere Angaben zur Ausstattung sowie Art und Umfang der Umbauten sind den Ausführungen des Sachverständigen zu entnehmen.

Kurzbewertung

Zertifikatnummer: G3BW129V

Nur zur Versicherungseinstufung, nicht zum Kauf bzw. Verkauf geeignet ! Bewertung nur gültig mit einer Fotoanlage. (Erläuterungen zur Kurzbewertung siehe beigegefügte Anlage)

0721029CDW

Unter Beachtung der uns zur Verfügung gestellten Informationen zu dem Krafrad und unter Berücksichtigung ähnlicher und vergleichbarer Umbauten, der Qualität der durchgeführten Arbeiten und der verwendeten Materialien halten wir einen

Marktwert in der Zustandsnote 2 von ca.

2.800,-€ bis 3.200,-€

für realistisch.

Classic Data

Marktbeobachtung
GmbH & Co KG
Harpener Straße 56, 44791 Bochum
Tel.: 02 34-23 95 90-0
Fax: 02 34-23 95 90-99

Remshagen Classic Data GmbH & Co KG
Bochum, 07.07.2021

Die Notierungen wurden nach bestem Wissen und Gewissen durch die Firma Classic Data GmbH & Co KG ermittelt und beziehen sich auf das oben genannte Modell. Beschreibung der Zustandsnoten siehe Umschlagseite der Bewertungsmappe.

Der Gesamtzustand wurde durch den Sachverständigen nach grober äußerlicher Inaugenscheinnahme festgelegt

Gesamtzustand: 2

Unter Berücksichtigung der Classic-Data-Richtlinien und aller bekannt gewordenen wertbeeinflussenden Faktoren ergibt sich folgender

Marktwert: 3.200,- €



Der Sachverständige

Ort: Duisburg

Datum: 19.07.2021

Kurzbewertung

Zertifikatnummer: G3BW130V

Nur zur Versicherungseinstufung, nicht zum Kauf bzw. Verkauf geeignet ! Bewertung nur gültig mit einer Fotoanlage. (Erläuterungen zur Kurzbewertung siehe beigefügte Anlage)

0721029CDW

Marke:	Honda (J)
Typ/Ausführung:	NTV (RC33)
Karosserieform / Aufbauart:	Krad
Fahrzeug Ident. Nr.:	JH2RC33970M400308
Leistung:	37 kW
Hubraum:	647 cm³
Motorart:	V2-Zylinder
Getriebeart:	Schaltgetriebe
Erstzulassung:	15.02.1994
Tachostand abgelesen:	93645 km
Farbe:	rot
Nächste HU:	07/2022
Reifengröße:	v:110/70 ZR 17 h:160/60 ZR 17
Kennzeichen:	DU CI 2

Besonderheiten:

Das hier beschriebene Kraftrad wurde gemäß den uns vorliegenden Lichtbildern und Informationen umfassend modifiziert und individualisiert.

Nähere Angaben zur Ausstattung sowie Art und Umfang der Umbauten sind den Ausführungen des Sachverständigen zu entnehmen.

Kurzbewertung

Zertifikatnummer: G3BW130V

Nur zur Versicherungseinstufung, nicht zum Kauf bzw. Verkauf geeignet ! Bewertung nur gültig mit einer Fotoanlage. (Erläuterungen zur Kurzbewertung siehe beigegefügte Anlage)

0721029CDW

Unter Beachtung der uns zur Verfügung gestellten Informationen zu dem Krafrad und unter Berücksichtigung ähnlicher und vergleichbarer Umbauten, der Qualität der durchgeführten Arbeiten und der verwendeten Materialien halten wir einen

Wiederbeschaffungswert in der Zustandsnote 2 von ca.

3.000,-€ bis 3.500,-€

für realistisch.

Classic Data

Marktbeobachtung
GmbH & Co KG
Harpener Straße 56, 44791 Bochum
Tel.: 02 34-23 95 90-0
Fax: 02 34-23 95 90-99

Remshagen Classic Data GmbH & Co KG
Bochum, 07.07.2021

Die Notierungen wurden nach bestem Wissen und Gewissen durch die Firma Classic Data GmbH & Co KG ermittelt und beziehen sich auf das oben genannte Modell. Beschreibung der Zustandsnoten siehe Umschlagseite der Bewertungsmappe.

Der Gesamtzustand wurde durch den Sachverständigen nach grober äußerlicher Inaugenscheinnahme festgelegt

Gesamtzustand: 2

Unter Berücksichtigung der Classic-Data-Richtlinien und aller bekannt gewordenen wertbeeinflussenden Faktoren ergibt sich folgender

Wiederbeschaffungswert: 3.500,- €



Der Sachverständige

Ort: Duisburg

Datum: 19.07.2021

Definition der Zustandsnoten

Zustand 1

Makelloser Zustand. Keine Mängel, Beschädigungen oder Gebrauchsspuren an der Technik und an der Optik. Komplet und perfekt restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser*). Sehr selten.

Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht und bei dem man auch bei genauer Prüfung keine Mängel feststellt. Basis für die Bewertung in die Zustandsnote 1 ist der angenommene Zustand bei Erstauslieferung, d.h. der ehemalige Neuwagenzustand des entsprechenden Herstellers.

Zustand 2

Guter Zustand. Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Entweder seltener, guter unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch und optisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren.

Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht, aber an dem man bei näherer Betrachtung leichte Gebrauchsspuren findet. Diese leichten Gebrauchsspuren sollten sich in der nachvollziehbaren, geringen Gesamtlauflistung bzw. Lauflistung nach der Restauration wider spiegeln. Entsprechend niedrig ist auch der Verschleißgrad der Technik.

Zustand 3

Gebrauchter Zustand. Fahrzeuge ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei näherer Betrachtung unschwer Gebrauchsspuren und diverse kleinere Mängel erkennt. Die Gebrauchsspuren und Mängel sollten sich in der nachvollziehbaren Gesamtlauflistung bzw. Lauflistung nach einer Restauration wider spiegeln. Entsprechend hierzu ist auch der Verschleißgrad der Technik.

Zustand 4

Verbrauchter Zustand. Nur eingeschränkt fahrbereit. Sofortige Arbeiten zur erfolgreichen Abnahme gem. § 29 StVZO sind notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Fahrzeug komplett in den einzelnen Baugruppen aber nicht zwingend unbeschädigt.

Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei dem diverse Mängel schon aus der Entfernung erkennbar sind. Eine nähere Inaugenscheinnahme zeigt deutliche Verschleißspuren

Zustand 5

Restaurierungsbedürftiger Zustand. Fahrzeuge im mangelhaften, nicht fahrbereiten Gesamtzustand. Umfangreiche Arbeiten in allen Baugruppen erforderlich. Fahrzeug nicht zwingend komplett.

Ein Fahrzeug, bei dem selbst der Laie sofort deutliche Mängel und/oder Fehlteile erkennt. Könnte auch als Teileträger verwendet werden.

*Durch die heutigen technischen Möglichkeiten (z.B. Schweißarbeiten, computergestützte Messtechniken) sowie den veränderten Materialien (z.B. Lack, Oberflächenveredelung) und einem umfangreichen Korrosionsschutz kann ein komplett restauriertes Fahrzeug den Zustand der Erstauslieferung übertreffen.

Zustand, Originalität und Historie werden vom besichtigenden Kfz-Sachverständigen unabhängig von einander bewertet und fließen in die Wertfindung mit ein.

Anlage zur Kurzbewertung

Diese Kurzbewertung dient ausschließlich zur Wertfindung für die Versicherungseinstufung! Classic Data weist ausdrücklich darauf hin, dass die Kurzbewertung als Entscheidungsgrundlage oder -hilfe beim Kauf oder Verkauf eines Fahrzeuges nicht geeignet ist!

Bei einer Kurzbewertung handelt es sich um eine Zustandseinstufung nach grober, äußerlicher Inaugenscheinnahme des Fahrzeuges ohne detaillierte technische Untersuchung und ohne Probefahrt, jedoch mit Identitätsprüfung (Fahrgestellnummer). Die Untersuchung findet auch nicht zwingend auf einer Hebebühne oder Grube statt. Das Ergebnis ist eine Zustandseinstufung nach dem rein äußerlich erkennbaren Zustand der Baugruppen: Lack (ohne Schichtdickenmessung), Karosserie (ohne Endoskopie), Glanzteile (Chrom), Räder, Innenraum, Motorraum, Kofferraum, Sonderausstattungen, Zubehör und der akustischen Prüfung des Motors. Festgestellte Abweichungen von der nachvollziehbaren Originalität (z.B. Motor, Getriebe, Anbauteile etc.) werden bei der Wertfindung berücksichtigt. Das verbleibende Risiko der Kurzbewertung liegt somit im Bereich von verdeckten Mängeln oder Schäden. Insbesondere sind hier zu nennen: erheblicher Verschleiß an Motor, Getriebe, Achsen und elektrischen Hilfseinrichtungen, sowie verdeckte Korrosion, Verzug der Rahmen-/Bodenanlage, Restunfallspuren, Mängel beim Lackaufbau und nicht sach- und fachgerecht ausgeführter Arbeiten allgemein.

Der Auftraggeber der Kurzbewertung ist über den Zweck und Umfang der Kurzbewertung vor Auftragsvergabe informiert worden und hat den Auftrag schriftlich erteilt. Da der Markt für Oldtimer- und Liebhaberfahrzeuge Schwankungen unterliegt, sollte in regelmäßigen Abständen, spätestens jedoch bei einer Veränderung des Fahrzeugzustandes durch Restaurations- oder Instandsetzungsmaßnahmen, eine erneute Wertfindung erfolgen. Der in der Bewertungsurkunde ermittelte Fahrzeugwert hat somit nur eine begrenzte Gültigkeit. Im Interesse des Auftraggebers empfehlen wir das Fahrzeug regelmäßig, spätestens jedoch nach einem Jahr, neu bewerten zu lassen.

Begriffsdefinition

Wird durch den besichtigenden Sachverständigen der **Marktwert** attestiert, so berücksichtigt dieser schwerpunktmäßig den Handel von Privat an Privat, da dieses der übliche Geschäftsverkehr beim Kauf bzw. Verkauf der meisten Oldtimerfahrzeuge ist.

Wird durch den besichtigenden Sachverständigen der **Wiederbeschaffungswert** (nach Haftpflichtgesichtspunkten, gem. § 249 BGB) attestiert, so ist dies der Preis, den der Geschädigte aufwenden muss, um bei einem seriösen Händler ein dem besichtigten Fahrzeug entsprechendes, ähnliches oder vergleichbares Ersatzfahrzeug nach gründlicher technischer Überprüfung zu erwerben. Seit 1985 ist nach den geänderten AKB-Richtlinien der Wiederbeschaffungswert nach Kasko-Bedingungen identisch mit dem Wiederbeschaffungswert nach Haftpflichtrecht.

Fotodokumentation: 26 Fotos auf 15 Fotoseiten



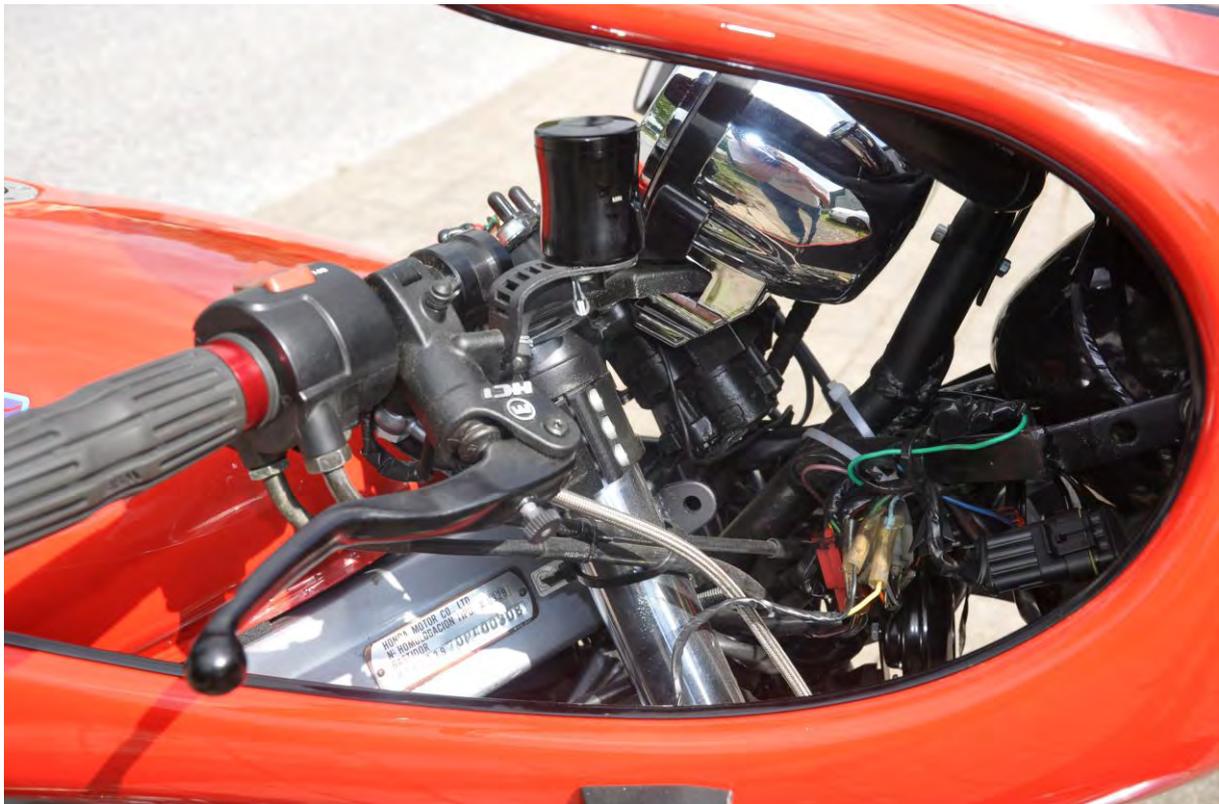






















Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein)		15.02.1994 21 / 7100 23 00000000		0037/07500 1 180	
Nr. DU-S-0-223/20-00143		09 0002		000208 - -	
Europäische Gemeinschaft (D) Bundesrepublik Deutschland		JH2RC33970M400308 3 1		000400 000,18	
RC 33		-		000400 000400	
-		-		89 81	
-		-		002 -	
A Amtliches Kennzeichen		HONDA MOTOR (J)		110/80-17 57H TUBEL.	
DU CI2		KRAD, MOTORRAD		150/70-17 69H TUBEL.	
C.1.1 Name oder Firmenname		O.LEISTUNGSBESCHRAENK.		-	
HÜBENTHAL		-		-	
C.1.2 Vorname(n)		-		-	
BEATE		BENZIN		-	
C.1.3 Anschrift		0001 00647		E UP300092	
HERMANN-GROTHE-STR. 104		ZU P.2/P.4:GEÄNDERT,ANSAUGSTÜTZEN,KENNZ.37KW*M.KRAFTRA		-	
47279 DUISBURG		DVERKLEIDUNG PICHLER EXS AUSF.P1*ZU 15.1-15.3:NUR:DUNL		-	
X Nächste HU (Monat und Jahr): 07.2022		OP K505G BZW.K505,BRIDGESTONE EXEDRA G547G BZW.EXEDRA		-	
Duisburg Datum: 10.08.2020		G548 OD.METZELER ME33 LASER BZW.ME55A METRONIC*ZU 15.1		-	
C.4c Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeuges ausgewiesen.		-15.3:REIFENPAAR,NUR VON EINEM HERST.ZUL.*REIFENFABRIK		-	
		ATSBINDUNG GEM.BETRIEBSERLAUBNIS BEACHTEN*ZU 5:M.HALBV		-	
		ERKLEID. RICAMBI WRIB,GUTAC FORTSETZUNG S. BEIBLATT		-	

Fortsetzung zu Ziffer 22: Fahrzeug-Ident.-Nr.: JH2RC33970M400308
DU CI2,
HTEN 1810051361*M. 2-TEILIG. SONDERLENKER ABM TYP MC AUSF.B*M. AUSGLEICHSBE
HÄLT. ABM TYP AB1 (SCIO 26ML),KBA 61386*M.RADIAL-HANDBREMSPUMPE MAGURA HC1
,AUSF. A,KBA 61376*ZU 15.1,15.2:A. ZULÄSSIG. CONTINENTAL ROADATTACK 3,VO. 1
10/70-17 57H U. HINT. 160/60-17 69H***

Stadt Duisburg
Der Oberbürgermeister
Bürger und Ordnungsamt
Straßenverkehrsamt
im Auftrag



Mit @ DSD - Staatliche Dokumente.de Art-Nr.: 371A90000027









Ein schnödes Brot- und Butter-Motorrad mit überschaubarem Budget, vor allem aber in Eigenregie schöner machen. In sieben Folgen begleiten wir unseren Autor auf dem Weg zum eigenen Custombike. In dieser Auftaktfolge beschreibt MOTORRAD-Schrauber Ralf Petersen die Grundidee und die Rahmenbedingungen für dieses Projekt.

Spott wird flott: Lesen und sehen Sie, wie aus einer Honda NTV 650 etwas durchaus Ansehnliches wird



Preisreferenz: **Ducati 900 Super Sport** Halbschale, inbegriff eines klassisch-schönen Sportlers der 1970er-Jahre

Unverzichtbar: ein vernünftiger Platz zum Schrauben. Beheizte Garage für den Winter, Pavillon für die warme Jahreszeit

Ballast abwerfen: abspecken für die schlankere Linie. Eindrucksvoll, was entbehrlich oder kompakter zu bekommen ist

Die Honda NTV 650, in Insiderkreisen liebevoll-ironisch auch „Ente“ genannt, ist bekannt als typisches Brot- und Butter-Motorrad und wird vor allem wegen ihrer Zuverlässigkeit und ihrer Alltagsqualitäten geschätzt. Sie bietet Solidität und Kardan-Antrieb, dazu ist sie eben wartungsfreundlich und legendär zuverlässig. Ein Allrounder im besten Sinne, den aber selbst die eingefleischtesten Liebhaber nicht als Schönheit bezeichnen würden, also eher Typ hässliches Ente. Im Gegensatz z. B. zu den im Moment überall zu sehenden BMW-Zweiventil-Boxern ist die NTV daher ein eher atypisches Modell für Umbauten. Umso reizvoller war für mich genau diese Idee, wenn ich die Maschine zum Verkauf annonciert hätte, wären maximal 600 Euro ein realistischer Preis gewesen. Es ist also ein typisches Low-Budget-Projekt.

Die Projektidee

Von Anfang an war klar, dass die Maschine vor allem schlanker, klassischer und anscheinlicher werden sollte, inspiriert vom Stil der 70er-Jahre und in begrenztem Maße auch von der aktuellen Café-Racer-Welle. Bewusst setzte ich aber auch auf die Verwendung moderner Komponenten wie LED-Blinker und Klarglas-Scheinwerfer. Angedacht war eine moderat sportliche Sitzposition ohne Abstriche in Sachen Funktionalität. Das Motorrad sollte nach wie vor eine „Fahrmaschine“ bleiben, auch für den Zweipersonenbetrieb geeignet. Werkzeugfach, eine einfach abnehmbare Sitzbank und der originale Ansaugtrakt standen ebenfalls nicht zur Disposition. Auch bei der Rollenwahl verzichtete ich auf das derzeit in der Szene angesagte grobstollige Profil und griff stattdessen zu

den auf den ersten Blick zwar unspektakulären Continental Road Attack 3, die die guten Fahreigenschaften der NTV aber noch einmal signifikant verbessern.

Bei meinem ersten, vor vier Jahren gestarteten Youngtimer-Projekt, einer Honda Seventy, hatte ich schon einige Erfahrung gesammelt. Klar wurde mir dabei, dass jeder Motorradumbau, wenn er sich vom Standrad abheben will, ein besonderes Merkmal braucht, das der Maschine den rechten Pfiff verleiht. Im Falle der Seventy war es eine Vier-in-Vier-Auspuffanlage als Reminiszenz an die legendäre UR-CB 75, also eine echte „Four“.

Die NTV bietet im Grunde recht ordentliche Voraussetzungen für einen Umbau, denn der durchaus gut aussehende V2-Motor, die wirklich schön gemachte Kardan-Einarmschwinge und der moderne Brückenrahmen setzen klare Akzente. Aber irgendwie wirkt die Maschine etwas gedungen, und der Rahmen führt zu einer Art Knick in der Optik, die mir nicht gefällt. Dieses Manko wollte ich daher durch eine möglichst schlanke und formschöne Verkleidung verdecken, am besten durch eine klassische Halbschale, wie sie bei der Ducati 750/900 SS verwendet wurde. Diese Halbschale wurde damit der Dreh- und Angelpunkt des Umbaus, bestimmte letztlich die Sitzposition und damit die Wahl des Lenkers etc. Das Gesamtbild verschönerte ich dann noch durch systematisches Abspecken von allen die Linienehrung störenden Teilen und setzte weitere Akzente durch gezieltes Polieren.

Genauso wichtig wie die Umgestaltung der Form waren auch eine Grundüberholung sowie wichtige Verbesserungen bei den wenigen Technischwachpunkten der NTV (Umbau der Brems-

anlage, verbesserte Ergonomie durch Sitzbank- und Fußrastenaustausch).

Vor allem aber soll dieser Hobby-Umbau zeigen, was auch für Schrauber, die keine Profis sind, mit begrenztem Einsatz von Werkzeug und Fleiß zu bewerkstelligen ist. Wichtig, damit so ein Youngtimer-Projekt nicht nur erfolgreich ist, sondern auch Spaß macht, sind je nach Umbauziel passende/ausreichende Schrauberkenntnisse und eine gute Werkzeugausstattung sowie

Einfach machen alle Folgen auf einen Blick:

- Der Weg zum eigenen Custombike: Idee, Inspiration, Planung** in Heft 1/2021
- Demontage, Bestandsaufnahme, Arbeiten an Motor, Rahmen, Kühler** in Heft 10/2021
- Heckbereich, Kardan, Überholung der Auspuffanlage** in Heft 14/2021
- Telegabel, Lenkrollenlager überarbeiten, Elektrik überholen, Lenkermontage** in Heft 18/2021
- Montage der Halbschale, Anpassen Scheinwerfer, Blinker und Spiegel** in Heft 22/2021
- Montage der neuen Bremsanlage, Polierarbeiten, Schutzblech Vorderrad** in Heft 26/2021
- Sitzbank- und Cockpit-Umbau, Lackierarbeiten, TÜV-Abnahme, Wertgutachten** in Heft 4/2022

Reichlich Arbeit: Ein Umbau-Projekt benötigt viel Zeit, auch Ideenfindung und Teilebeschaffung sollen Spaß machen

Stilelemente 1: Halbschale, Klarglas-Scheinwerfer und tiefer ABM-Lenker sorgen für einen freundlichen Kopfbereich

Stilelemente 2: Teilpolierter/-lackierter Kardan und ein ebenso bearbeitetes Hinterrad dienen als Blickfang

hohen Laufleistung von über 190000 km zum Beginn des Umbaus hervorragend. Die Komposition beider Zylinder ist fast identisch und entspricht den Sollwerten. Auch ein Ölverbrauch ist so gut wie nicht messbar. Optisch zeigte die Maschine dagegen einige Mängel: Zehn Jahre Laternenparkerei plus Dauereinsatz hinterließen deutliche Gebrauchsspuren, die vor allem auf den zweiten Blick auffallen. Gut also, dass es ihr jetzt in puncto „selbst sein“ an den Kragen geht.

Technische Daten:
 Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder V-Motor, 647 cm³, 39 kW (53 PS) bei 7500/min, 53 Nm bei 6500/min, Vergaser, Fünfganggetriebe, Kardanantrieb, Stahlbrückenrahmen, Motor mit tragender Telegabel, Einarm-Zentralfederbein aus Alufuge, Zentralfederbein, Reifensatz 10/80 17 57-150/70-17, Tankinhalt 19 Liter, Verbrauch 6 Liter/100 km (Landsstraße), Gewicht 212 kg, 0-100 km/h in 4,6 sek, Höchstschnelligkeit 176 km/h

Marktsituation & Preise:
 Die NTV 650 Reverse erschien erstmals 1988 und blieb bis 1997 im Programm. Circa 13.500 Stück konnten in diesem Zeitraum verkauft werden. Der VTwin basiert in seinen Grundzügen auf der VT 500 von 1983, Kenner schätzen den robusten, nahezu unkaputtbaren Aufbau – Motto: läuft und läuft und läuft. Gebrauchswert, das tüchtern und pragmatisch aufgebaute Biol- und Butter-Motorrad einst ein Schnappelj, inzwischen aber haben sich die Preise stabilisiert, und im top gepflegten Originalzustand können bis zu 2000 Euro aufgerufen werden. Für ein Umbauprojekt sollte vor allem die technische Basis stimmen: Motor gesund, Fahrwerk fit, Lager top, Kardan dicht (kein Öl), bei 2 Dann lassen sich Exemplare zwischen 700 und 1000 Euro finden.

Ausgangsbasis: NTV im Tourentrimm – sehr praktisch, aber schön ist irgendwie anders

Das Paris-Motorrad

Meine NTV habe ich 1994 als Grau-Import für 8200 Mark neu gekauft. Ihrem Ruf als unkaputtbares Qualitätsmotorrad wurde die Maschine stets gerecht. In den vielen Jahren gab es nur einen einzigen Ausfall (Plattenschluss der Batterie). Die NTV befand sich aber keineswegs im Originalzustand. Im Laufe der Jahre hatte ich bereits eine ganze Menge an Umbauten vorgenommen. Eine relativ wuchtige Pichler-Verkleidung, die aber ausgezeichneten Windschutz bietet, Gepäckträger, Koffer und Topcase, ein Cockpit mit diversen Zusatzinstrumenten, Sturzbügel etc. hatten das Aussehen stark verändert. Techni-

nisch modifiziert wurde die Maschine durch K&N-Luftfilter, einen BSM-Auspuff aus Edelstahl, Klapptank, Schnellkupplungen für die Benzingleitungen sowie Faltenbälge an der Telegabel. Dabei galt eigentlich immer das Motto „praktisch und funktional, aber nicht unbedingt schön“. Nach 100.000 km erfolgte eine große Grundüberholung: Gabel, Zentralfederbein, Kegelrollen-/Racklager, Stanifle-Leitungen etc. Vor knapp vier Jahren folgte noch mal das Federbein, dazu Vergaserstutzen und Membranen sowie die Kupplungsstapeln. Der technische Zustand der NTV war trotz der



Sachverständigen für Kraftfahrzeuge

unabhängig

Stilelemente: Polierte Gabel, TRW-Brakehebel und ein Mini-Schutzblech beschützen die Front auf

Klare Verbesserung: Die Magura HC 1-Bremspumpe gehört zu den überschaubaren technischen Optimierungen

Eyecatcher: Das neue Cockpit passt gut zum Classic-Umbau, ist in Sachen (Über-)Angebot aber garantiert nicht jedermanns Geschmack

ein nicht zu knapper Zeitplan. So ein Projekt braucht fast immer Zeit und Muße und muss sich entwickeln können. Pausen zur Materialbeschaffung und für die Suche nach adäquaten Lösungen sollte man also unbedingt einplanen. Nur selten lässt sich ein Anfangsplan vollständig umsetzen, und mir kommen die besten Ideen meist erst beim Schrauben. Ich würde daher die optimistischste Zeitannahme mit dem Faktor drei multiplizieren – dann sollte es halbwegs passen.

Sehr wertvoll ist natürlich auch ein angenehmer Platz zum Schrauben. In meinem Fall standen mir sowohl eine Garage (sehr angenehm im Winter) als auch ein sonniger Pavillon (perfekt im Frühjahr/Sommer) zur Verfügung. Bei größeren Umbauten ist vor allem die frühzeitige Einbeziehung von TÜV/Dekra sinnvoll. Hier sollte man sich unbedingt an einen der dortigen Motorradexperten wenden, die solche Projekte in der Regel sogar gerne begleiten. Bei besonderen Umbauten (z.B. an der Bremsanlage oder beim Auspuff) kommt es gegebenenfalls auch auf die Unterstützung der Teilehersteller an.

Operation gelungen – Patient quicklebendig

Der schönste Moment eines solchen Projekts ist natürlich, wenn alles fertig ist und wunschgemäß funktioniert. Aus dem hässlichen Entlein ist ein sehenswerter Schwanz geworden, der stolz mit erhobener Haupt durch die Gegend rauscht und sich häufig über anerkennende Kommentare freuen darf. Am meisten Spaß gemacht hat mir bei dem Projekt die stetige Weiterentwicklung, die Suche nach Ideen (vor allem im Netz) und das Lösen von Problemen. Entstanden ist so eine NTV der

besonderen Art, ein Unikat, das oft erst auf den zweiten Blick auffällt und nicht nur optisch gelungen, sondern – für mich das Wichtigste – nach wie vor eine Fahrmaschine ist, mit der ich in nicht allzu ferner Zukunft gerne noch die 300.000-Km-Marke erreichen möchte (natürlich mit dem ersten Motor!)



Video zum Schrauberramp
<https://youtu.be/m0H40X0g70>

Autor: Ralf Petersen
leserbriefe@motorradonline.de

Fotos: Ralf Petersen, www.rtf-forum.de,
z03is1fc – stock.adobe.com



Liest du noch oder schraubst du schon?

Ein paul Bengels ist aus der Fan-Community getreten, www.rtf-forum.de zeigen, wie beliebt Fund und vielfältig Umbauen bei den Youngtimern sind. Jetzt ist ein Classic-Projekt in der Mache / zeigt es uns Vorher-nachher oder nicht mit den ein bis zwei Sätzen zu den zu neuen Umbauidee, zu Problemen und Lösungen, die besten Umbaupläne zu machen werden wir ab sofort auf diesen Seiten vorstellen und mit einem Jahresabo belohnen!

werkstattfeber@motorradonline.de



EINFACH MACHEN

unabhängig BAU DEIN CUSTOMBIKE

Folge 2

Im zweiten Teil der Serie beginnen der eigentliche Umbau und die Überholung wichtiger Komponenten. Dabei geht es zuerst um den Mittelbau der NTV, das heißt Tank, Abdichtungs- und Wartungsarbeiten am Motor, Kühler, Haupt- und Seitenständer sowie Fußrastenträger mit Schalt- und Bremshebeln.



Das Durchschnittsalter der Motorräder in Deutschland beträgt fast 20 Jahre. Mein Umbau-/Restaurierungsprojekt auf Basis einer 25 Jahre alten NTV hat also Modellcharakter und lässt sich in vielen Punkten übertragen. Im Grunde ist es relativ egal, mit welchem Bereich man anfängt, es ist aber empfehlenswert, die Arbeitsschritte vorher zu planen und Schritt für Schritt abzuarbeiten. Reparaturanleitung oder – noch besser – Werkstatthandbuch sind dafür unverzichtbar. Auch die im Internet

ersichtbaren Ersatzteilkataloge (www.bike-parts-honda.de) sind hilfreich, nicht zuletzt für die Materialbeschaffung im Vorfeld. Viele Honda-Modelle der 90er Jahre benutzen baugleiche Teile, und so kam im Laufe der Jahre in meiner Garage eine stattliche Sammlung von meist zum Spottpreis erworbenen Ersatzteilen (darunter eine komplette Unfall-NTV) zusammen. Damit am Umbau-Ende auch wieder alles zusammenpasst, sollte man alle demontierten Teile sowie die entsprechenden Befestigungsschrauben gut sortiert lagern.

Ich verwende dazu meist kleinere, entsprechend beschriftete Holzkisten. Auch eine Fotodokumentation des Abbaus ist beim späteren Zusammenbau hilfreich.

Der Start meiner Umbauaktion begann mit einer gründlichen Reinigung des kompletten Motorrads. Dann standen die Demontage der Verkleidung und der Sturzbügel auf dem Programm. Bevor der Tank an die Reihe kam, die Reinigung des Tanks von innen (spülen), unten und der nach Abbau des Tankdeckels zugänglichen Belüftung forderte reichlich Schmutz



Problem und Lösung: Folienradierer und Bohrmaschine beseitigen Klebereste

und Ablagerungen zutage. Der Tank selbst war vor Lack her noch erfreulich gut erhalten. Notwendig waren aber kleine Lackausbesserungen. Im Bereich der Auflage der Sitzbank. Nach dem Entfernen des uralten Tankpads blieben hartnäckige Klebereste zurück, deren Beseitigung mir viel Kopfzerbrechen bereitete. Die Lösung fand sich im Louis-Katalog in Form eines Folienradierers. Engespannt in die Bohrmaschine leistet das Ding sehr gute Arbeit und hobelt bei vorsichtigem Einsatz problemlos selbst hartnäckige Klebereste weg, ohne die Lackierung zu beschädigen. Das von mir seit Jahren verwendete überaus praktische Scharnier als hintere Tankbefestigung (von einer Ducati abgeguckt) wurde bei der Gelegenheit erneuert. Auch der Gummidämpfer der Tankhalterung war schon ziemlich mitgenommen und wurde durch einen gut erhaltenen aus der Ersatzteilkiste ersetzt.

Nach dem Abbau von Tank und Verkleidung war der Bereich rund um den Motor relativ gut zugänglich. Als Nächstes kam der Kühler mit Thermostat und Schläuchen an die Reihe. Er war zwar funktionsfähig, sah aber arg mitgenommen aus. Nach Demontage und Zerlegung wurden am Kühler einige verbogene Lamellen vorsichtig mit einem kleinen Schraubenzieher gerichtet, alles gereinigt, entrostet, sowie neu grundiert und per Farbsprühdose lackiert. Beim Zusammenbau montierte ich auch gleich ein Kühlerschutzgitter von Racefoxx (ca. 45 Euro) und verwendete zur Befestigung der Schläuche im sichtbaren Bereich Chrom-Clamps von GSG-Mototechnik. Es sind gerade diese Kleinigkeiten, die der Maschine am Ende des Umbaus einen ganz eigenen Stil geben. Dieser Effekt lässt sich gegebenenfalls noch durch Stahlflex-Kühlwasserschläuche (auch von GSG) verstärken.

Gut versteckt hinter dem Kühler: Ölaustritt am vorderen Zylinder

Nach dem Motto „Wer sucht, der findet“ entdeckte ich auch zwei kleinere Defekte, die vorher vom Kühler und der dazugehörigen Pichler-Verkleidung verdeckt waren: Der Kabelbaum hatte sich an einer Stelle gelöst und wies eine deutliche Scheuerstelle auf, was früher oder später zu erheblichen Problemen hätte führen können. Außerdem leckte der vordere Zylinderkopfdeckel – nichts Dramatisches, aber un schön.

Der Motor der NTV ist trotz hohem km Stand kerngesund, nur leichte Undichtigkeiten an hinteren Zylinderkopfdeckel und ein nicht mehr einwandfrei funktionierender Ölwanneverschluss standen auf der To-do-Liste. Typisch für einen quer eingebauten V2-Motor ist die aufgrund der Platzverhältnisse meist problematische Wartung des vorderen Zylinders. Da der bereits abgebaute Kühler nun nicht mehr den Zugang erschwerte, war der Zeitpunkt für einige Wartungsarbeiten perfekt. Nach dem Entfernen des Luftfilterkastens lagen die Zylinderköpfe frei. Erster Punkt waren die Kerzen. Die seiflichen Kerzen der NTV-Doppelzündung sind sehr gut zugänglich, die beiden anderen aber schlecht erreichbar, und sie sitzen außerdem in tiefen Kerzenschächeln. Das verlangt normalerweise Fingerakrobatik, die man sich aber zum Beispiel durch den Einsatz einer magnetische Zündkerzenzange (Louis) erleichtern kann. Die Kerzen zeigten keinen Abbrand, sahen von außen aber etwas mitgenommen aus. Da sie schon gefühlt eine halbe Ewigkeit nicht getauscht wurden, wurden sie gewechselt (bei ca. vier Euro pro Kerze ist das kein Akt) und mit Kupferpaste versehen wieder mit dem richtigen Drehmoment eingeschraubt.

Die zur Kontrolle des Ventiltriebs notwendige Demontage der Ventildeckel war dank der Vorarbeiten ein Kinderspiel.

Wer sucht, der findet: noch (!) unproblematische Ölwechsellampe am Kabelbaum

Die Prüfung des Ventilspiels zeigte einmal mehr, dass sich die NTV-Ventile so gut wie nie verstellen. Nur das Auslassventil des vorderen Zylinders erforderte eine minimale Korrektur, die dank der wartungsfreundlichen Kipphebel mit Einstellschrauben in kurzer Zeit ohne Spezialwerkzeuge erledigt wurde. Auch die Steuerkettenspanner waren noch weit von der Verschleißgrenze entfernt. Dringend erforderlich war allerdings das Erneuern der ausgehärteten Ventildeckeldichtungen. Dafür verwendete ich Dichtungen aus dem Zubehör (Athena, ca. 25 Euro).

Einfach machen alle Folgen auf einen Blick:

- Der Weg zum eigenen Custombike: Idee, Inspiration, Planung in Heft 6/2021 erschienen
- Demontage, Bestandsaufnahme, Arbeiten an Motor, Rahmen, Kühler in Heft 10/2021
- Heckbereich, Kardan, Überholung der Auspuffanlage in Heft 14/2021
- Telegabel, Lenkkopflager, überarbeiten, Elektrik überholen, Lenkermontage in Heft 18/2021
- Montage der Halbschale, Anpassen Scheinwerfer, Blinker und Spiegel in Heft 22/2021
- Montage der neuen Bremsanlage, Poliarbeiten, Schutzblech Vorderrad in Heft 26/2021
- Struktur- und Cockpit-Umbau, Lackierarbeiten, TÜV-Abnahme, Wertgutachten in Heft 4/2022



unabhängig

Sachverständigen
für Kraftfahrzeuge

Hier hat der Zahn der Zeit geragt: Mächtige Kratzer und Rostspuren am Kühler

Freier Zugang: Nach der Kühler-Demontage ist der Weg zum vorderen Zylinder frei

Montage-Erleichterung: Einkleben der Dichtung im Zylinderkopfdeckel hilft

Genauso wichtig wie die eigentlichen Deckeldichtungen sind auch die Gummischeiben direkt unter den Flanschschrauben der Deckel. Sind sie ausgehärtet, wird der Deckel nicht mehr richtig angedrückt und kann nicht sauber abdichten. Um zu verhindern, dass die neuen Ventildeckeldichtungen beim Aufsetzen der Deckel wieder herausfallen, greife ich in solchen Fällen gerne zu Curil (Flüssigdichtung), klebe sie mit einigen Tropfen fest und spanne sie zur Fixierung zwischen zwei Holzbretter. Zuletzt tauschte ich noch den

Gebör für den Leerlaufschalter, der aufgrund von Abnutzungserscheinungen zum Flackern der Leerlauflampe führte. Nach der Kontrolle der Technik stand nun das Äußere an. Da ich ohnehin alles abgebaut hatte, legte ich eine erste Polier-Session ein, der bis zum Ende des Projekts noch viele weitere folgen sollten. Im Prinzip reicht dafür auch ein handelsübliches Polierset (ca. 40 Euro) plus Bohrmaschine. Mit dem teisen Proxon Winkelpolierer, der mit seiner Verlängerung auch das Bearbeiten von schlecht erreich-

baren Stellen ermöglicht, macht das aber mehr Spaß. Die Kabelvariante (gibt es auch mit Akku) für knapp 100 Euro ist eine gute Investition. Poliert habe ich die Alu-Deckel des Zugangs zur Kurbelwelle und zur ÖL-Ölmarkierung und die halbkreisförmigen Ausbuchtungen der Zylinderkopfdeckel (ebenfalls aus Alu). Bei halbwegs regelmäßiger Pflege, zum Beispiel mit Nev-Dul-Polierwatte, bleibt dieser Glanz auch dauerhaft erhalten. Auch sämtliche Motorständerdeckel etc. frische ich auf, sodass sich der bisherige Motorbereich jetzt wieder ansehnlich präsentiert.

Der Zustand des Rahmens der NTV war im großen und Ganzen noch sehr ordentlich – eben Honda-Qualität! Daher verzichtete ich auch auf eine komplette Neulackierung bzw. Pulverbeschichtung und entschied mich für einige Handarbeitsschritte. Der richtige Arbeit mit dem Farbcodier-NH213M plus Klarlack war allerdings als Originallack nicht mehr zu beziehen und ließ sich erst nach einiger Recherchearbeit im Internet bei Lackstrich 24 aufreiben, entgrünete sich dann aber als goldrichtig. Um sicher zu sein, unbedingt vorher Probe sprühen und vergleichen! Alternativ kann man die Farbe natürlich auch von einer guten Lackiererei anmischen lassen. Vor allem im Bereich des unteren Rahmens stand eine Menge Arbeit an. Logischerweise unterliegt dieser Bereich durch Steinschlag, Wiedereinsatz etc. in der Regel einer erhöhten Belastung. Daher wurden neben dem Rahmen sowohl der Haupt- als auch der Seitenständer abgebaut, gereinigt, ggf. entrostet und lackiert und danach frisch geschmiert wieder eingebaut. Auch der Seitenständer, der schon mitgenommen und wurde ebenso wie die angegammelten Ständerfedern durch gut erhaltene Exemplare aus meinem Ersatzteilfundus ersetzt.

So macht Polieren Spaß: leiser und flexibler Proxon-Winkelpolierer

Raspelt alles weg: Mit dem Folienradierer von Louis sind Klebereste charcenlos

Original oder Zubehör: NTV-Dichtungen sind problemlos zu bekommen

Praktischer Schutzschild, schnell montiert: Kühlerschutzgitter von Racefox

Glanz neu: Chrom-Clamps von GSG verschönern triste Wasser-schläuche

Wie es euch gefällt: Die MFW-Rasten gibt es in vielen Ausführungen



Praktische Rahmenbedingungen: hef-
fige Gebrauchsspuren am Unterteil

Klare Verbesserung: aufgehörschte Raster-
Anlage mit den neuen MFW-Komponenten

Glänzende Ansichten: Der fertig aufbereitete
Mittelbau kann sich sehen lassen

Der **Brüstenträger** der NTV sind aus Alu, das sich ebenfalls prima polieren lässt. Dazu müssen aber auch Schalt- und Bremshebel sowie der Bremszylinder der Hinterradbremse demontiert werden, ebenso der Bremslichtschalter. Nach vorsichtigem Ablassen der Bremsflüssigkeit wurden Bremsflüssigkeitsbehälter und Bremspumpe abgeschraubt (Überholung der kompletten Hinterrad-Bremsanlage im Teil 3 der Serie). Den stark korrodierten Bremslichtschalter und die ausgeleierte Feder ersetzte ich wieder durch gut erhaltene Gebrauchsteile. Sowohl der Bremszylinder als auch der Schalthebel wurden nachlackiert und alle Gelenke, Wellen und Buchsen geschmiert. Nachdem der eigentliche Träger nach dem Einsatz des Winkelpolierers in neuem Glanz erstrahlte, wurde alles wieder zusammen- und angebaut.

Die eigentlich komfortable Sitzposition der Honda wird für größere Fahrer durch die etwas ungünstige Fußrasten-Position beeinträchtigt. Der Kniewinkel ist für Leute ab 1,75 Meter nicht optimal. Abhilfe schaffen die hochwertig verarbeiteten und vielfach verstellbaren Fußrasten von MFW, deren Montage ein Kinderspiel ist. Sie sind eine Augenweide, lassen sich prima den individuellen Wünschen anpassen und erhöhen den Komfort deutlich. Bei dem von mir gewählten Modell lässt sich die Position dank Adaptern sowohl in der Höhe als auch in der Breite fast beliebig verändern. Nur Schalt- und Bremshebel, die sich lediglich in engen Grenzen verstellen lassen, begrenzen die Möglichkeiten etwas. Das Ergebnis war auch noch ein Anbau „Pi mal Daumen“ nicht schlecht, nach ausgiebiger Probefahrt und entsprechender Feinjustierung perfekt!

Die Kosten für diesen Teil des Umbaus sind überschaubar. Für Ersatzteile wie Dichtungen, Kerzen etc. fielen circa 45 Euro

und für Lack, Kleinteile etc. rund 50 Euro an. Die Teile aus meinem Fundus hatten als Neuware ungefähr 120 Euro gekostet. Dazu kommen noch die Teile für den Umbau und die Verbesserungen (Chrom-Clamps, MFW-Fußrasten, Knieerschutzgitter), die mit 250 Euro zu Buche schlagen. Das Werkzeug (der Proxxon-Winkelpolierer und der Rollenradierer von Loui's) kostete zusammen knapp 110 Euro.

SchrauberKurse

Ralf Petersen. Der Autor arbeitet als Weiterbildungslehrer bei der VHS Duisburg und veranstaltet seit über 25 Jahren SchrauberKurse. 2 bis 15 Praxis-Seminare zum Thema Wartung, Reparatur- und Technik werden jedes Jahr angeboten, zusätzlich gibt es auch noch Online-Seminare.

Infos: www.motorrad-schrauberKurse.de
Facebook: Motorrad-Technik Petersen

MOTORRAD
Video zum Schraubertipp
<https://youtu.be/DZAMif7z0kM>



Autor: Ralf Petersen
leserbriefe@motorradonline.de

Fotos: Ralf Petersen, www.mv-forum.de,
[2031stie-vst.com](https://www.2031stie-vst.com), [adobe.com](http://www.adobe.com)

Liest du noch oder schraubst du schon?

Ein paar Beispiele aus dem Bereich Custom-Bau unter Verwendung der Technik, wie beliebt und vielfältig Umbau als Hobby geworden ist. Hier haben Custom-Biker wie der Technet-Zero es uns vorher nicht nur im Kopf, sondern auch in der Praxis gezeigt, wie man das Rad umbaut, um Probleme und Wünsche. Die besten Umbauarbeiten werden wir ab sofort auf diesen Seiten vorstellen und mit einem Jahresabo belohnen!

werkstattfieber@motorradonline.de



ÜBERTIPP
Sach für Kraftfahrzeuge

EINRACH MACHEN

unabhängig
BAU DEIN CUSTOMBIKE

Folge 3

Im dritten Teil der Serie beginnt der Umbau des Heck- und Frontbereichs der Honda NTV. Alles soll schlanker werden, besonders vorn. Es stehen Reinigen, Verbessern und Überholen auf dem Programm, bevor durchs Abspecken Akzente gesetzt werden. Kardan, Endantrieb, Brems- und Auspuffanlage sowie die Elektrik stehen diesmal im Mittelpunkt.

Beim NTV-Heck mit dem zwar ungeheuer praktischen, aber leider auch sehr klobigen Gepäckträger und den typischen 90er-Jahre-Blinkern sind größere kosmetische Eingriffe ratsam, um das Ziel eines schlanken und sportlichen Bikes zu erreichen und die schöne Einarmschwinge besser zur Geltung kommen zu lassen. Außerdem gilt es, Korrosionsspuren zu beseitigen, die in die Jahre gekommenen Elektrik zu überholen und natürlich Lackausbesserungen etc. vorzunehmen. Nicht zuletzt ist ein Umbau auch immer die ideale Gelegenheit, Bau-

gruppen wie z. B. die Bremsen zu überholen. Die eigentliche Abbau-Aktion war relativ schnell erledigt und Träger, Blinker und Schutzblechverlängerung zügig demontiert. Sichtbar wurden dabei zahlreiche Macken und Kratzer an der Heckverkleidung und am Haltegriff. Es folgte die Demontage der kompletten hinteren Bremsanlage sowie des Zentralfederbeins. Das hatte ich erst vor fünf Jahren überholen lassen, sodass nur Reinigung und Schmierung anstanden. Im Zuge der damaligen Überholung hatte ich auch die Schwingenträger kontrolliert und, da sie

quasi im Neuzustand waren, nur mit neuer Schmierung und Simmieringen versehen müssen. Ein Ausbau der Schwinge war nicht notwendig.
Einer der großen Pluspunkte der NTV ist der wartungsarme Kardanantrieb. Nur alle 30.000 km muss das Kardan-Öl gewechselt werden. Die bei der Maschine verbauten Einarmschwinge sieht auch gut aus, geht aber wegen der grauen Alufarbe etwas unterm und sollte deshalb aufgewertet werden. Da ich noch einen kompletten Kardanantrieb inklusive Schwinge mit nur 25.000 km Laufleistung als Ersatzteil hatte,



Dringender Handlungsbedarf:
Das alte NTV-Heck ist kein Hingucker

Könnte ich mit den Vorarbeiten schon im Winter vor dem Umbaustart beginnen. So wurde das Endantriebsgehäuse in Mattschwarz lackiert und an markanten Stellen teilpoliert und dazu passend das schwarz lackierte Hinterrad aufbereitet. Neben einer gründlichen Reinigung und Lackauffrischung mit Hochglanzpolitur polierte ich neben dem Felgenbett auch einen Teil der Radnabe. Zum vorsichtigen Anschleifen des relativ rauen Kardangehäuses und des lackierten Felgenbatts verwendete ich Polierzubehör der Firma Steindl, bestehend aus einer Auswahl von Schleifsteinen, Polierscheiben und Diamantpaste. Besonders die Schleifsteine mit 400/800er-Körnung eignen sich perfekt, um den gewünschten Effekt zu erreichen, ohne zu viel Material abzutragen. Die fertige Hinterradfelge bekam einen neuen Continental Road Attack 3 spendiert. Bei der Gelegenheit verbaute ich noch praktische Winkelventile in Rotmetall, die ich für nur vier Euro pro Stück bei RG-Reifen im Internet bestellte.

Der eigentliche Umbau des Endantriebs erwies sich dann als schwieriger als erwartet. Der Abbau des alten Endantriebs, der nur von vier Schrauben gehalten wird, war noch ein Kinderspiel, und auch die Kardanwelle ließ sich leicht herausziehen. Als ich alle Bauteile mit neuem MoS2-Fett versehen hatte und den neuen Endantrieb montieren wollte, musste ich aber feststellen, dass der Zusammenbau unerwartet knifflig war. Bei der Montage müssen Kreuzgelenk, Welle und Endantrieb in einer bestimmten Stellung ganz exakt zueinander stehen, damit die Verzahnungen ineinandergreifen, und beim Zusammenschieben darf nichts verrutschen. Dazu kommt, dass das Endantriebsgehäuse relativ schwer ist und die Teile schon bei geringer Bewegung ihre Position verändern. Nach wohl zehn vergeblichen Versuchen

Alles muss ab: Demontage von Federn, Kardan, Hinterrad und mehr

gab ich vorerst entnervt und mit langen Armen auf. Ein Blick ins NTV-Forum zeigte mir dann, dass ich mit diesem Problem nicht alleine war. Ein neuer Anlauf nach zwei Tagen Pause brachte dann schon beim ersten Versuch den erhofften Erfolg – an manchen Tagen läuft es. Der abschließende Ölwechsel gehörte zu den einfachsten Wartungsarbeiten überhaupt.

Die Überholung der hinteren Bremsanlage stand als Nächstes auf dem Programm. Die schon vor Jahren montierte Stahlflexleitung war tadellos, hing allerdings lieblos in den angegammelten Haltern der Original-Bremsleitung. Wesentlich dezentere Metall-Gummi-Haltetaschen fand ich bei Probrake für knapp fünf Euro. Die Zange der hinteren Bremsanlage ist als Ein-Selben-Schwimmattelbremse ausgelegt und wurde zuerst einmal demontiert und zerlegt. Schwachpunkte dieser Konstruktion sind normalerweise die Gleitflächen und der Bremskolben, die erwartungsgemäß auch leichte Korrosionsstellen aufwies. Da lassen sich am besten durch gründliche Reinigung und Polieren, z.B. mit Nevr-Duill-Polierwatte, entfernen. Nicht vergessen, bei der Verwendung von Bremsenreiniger im Bereich des Kolbens nur einen Reiniger benutzen, der die Gummidichtungen nicht angreift (z.B. von Carambat). Dabei empfiehlt es sich, den Kolben etwas herauszuziehen und zu drehen, um ihn überall zu säubern. Ich benutze dazu immer die Bremskolbenzange von Wilbar (ca. 13 Euro) und zum Zurückdrücken den Bremskolbenrücksteller von Louis-Blanc poliert und mit neuer Bremszylinderpaste geschmiert, ist er wieder in perfektem Zustand. Da an dem neuen Kardan-Endantriebsgehäuse eine andere, fast neuwertige Brems Scheibe montiert war, verbaute ich auch neue Balgse. Die besten Erfahrungen in Sachen Preis-Leis-

Unschön: Der angegammelte Kardan braucht dringend ein Update

tungs-Verhältnis habe ich mit Zubehör-Bremsbelägen von TRW-Lucas gemacht. Bei der Prüfung der hinteren Bremspumpe hatte ich den Eindruck, dass sie etwas schwergängig arbeitet. Da sie nun auch schon seit 1994 im Einsatz ist, nutzte ich die Gelegenheit zur Zerlegung und Überholung. Dafür braucht man nur eine gute Seegeringzange als Werkzeug. Nach dem Entfernen des Rings lassen sich alle Einzelteile problemlos entnehmen. Wie erwartet kamen dabei Schmutz und leichte Korrosionsspuren zum Vorschein.

Einfach machen – alle Folgen auf einen Blick:

- Der Weg zum eigenen Custombike: Idee, Inspiration, Planung in Heft 6/2021
- Demontage, Besandsaufnahme, Arbeiten an Motor, Zylinder, Kurbel in Heft 10/2021
- Heckbereich, Kardan, Überholung der Auspuffanlage in diesem Heft
- Telegabel, Lenkkopflager überarbeiten, Elektrik überholen, Lenkerschraube in Heft 18/2021
- Montage der Halbschale, Anpassen Scheinwerfer, Blinker und Spiegel in Heft 27/2021
- Montage der neuen Bremsanlage, Polierarbeiten, Schutzblech Vorderrad in Heft 26/2021
- Sitzbank- und Cockpit-Umbau, Lackierarbeiten, TÜV-Abnahme, Wertgutachten in Heft 4/2022



unabhängig

Sach... für Kraftfahrzeu...

Neue Akzente: Polieren und Lackieren
werten Rad und Kardan kräftig auf

Geduldsspiel: Das Einsetzen des End-
antriebsgehäuses klappt nur mit Gefühl

Fast wie neu: Hinterradbremse optisch
und funktionell in Topform

Den für den Zusammenbau notwendigen neuen Dichtungssatz gibt es z. B. von Erst-
ausrüster Tourmax für circa 25 Euro. Frisch
gereinigt und geschmiert, arbeitet die
Pumpe deutlich geschmeidiger. Außer-
dem wurde die Bremspumpe noch von
außen gereinigt, alle Gelenke der Umlen-
kung wurden geschmiert und der etwas
ausgetriebene Bremslichtschalter wurde
getauscht. Nach dem Zusammenbau be-
einzelnen Komponenten musste die An-
lage nur noch neu mit Bremsflüssigkeit be-
füllt werden. Dank eines schon montierten

Stahlbus Ventils und mithilfe einer kleinen
Vakuumpumpe ließ sich auch dies ohne
großen Aufwand erledigen. Zum Ab-
schluss bekam das Endlüftungsventil noch
passend zum Winkelventil des Hinterrads
eine neue Alukappe in Rotmetalle.

Als Nächstes stand die Auspuffanlage
auf dem Programm. Der Original-Auspuff
der NTV ist zwar schön, kurz und prinzipiell
gut verarbeitet, der hässliche und vor al-
lem rostanfällige Sammler ist jedoch kein
Glanzstück. Ich hatte ihn daher schon vor
Jahren gegen einen BSM-Future-Edelstahl-

auspuff getauscht, der gut zum NTV-Stil
passt. In Verbindung mit einem K&N-
Luftfilter und nach passender Vergasers-
Abstimmung ist er eine günstige und lang-
lebige Alternative mit kernigem, aber nicht
zu lautem Klang. Der Zahn der Zeit sorgt
allerdings auch auf Edelstahl für unschöne
Gebrauchsspuren, sodass es ratsam ist,
den Auspuff von Zeit zu Zeit aufzuarbeiten.

Der Abbau (und vor allem der Aufbau) der
Krümmer ist Fummelarbeit, aber einmal
demontiert, lassen sich Krümmer, Mittel-
stück und der Edelstahl-Endtopf prima rei-
nigen und polieren. Am einfachsten macht
man das mit einer Bohrmaschine und
Polieraufsatz. Noch besser klappt es mit ei-
nem Winkelpolierer. Nach zwei Stunden
war dann ein glänzendes Ergebnis erreicht.

Bei der Montage verbaute ich zwei
neue Kupferdichtungen im Krümmer-/Zy-
linderbereich und schmierte die Stehbol-
zen an den Zylindern mit Kupferpaste. Die
Dichtung zwischen Mittelstück und End-
topf wird nach langem Suchen endlich bei
Abnehmen manchmal zu teufel. Da sie nicht
mehr lieferbar ist (BSM gibt es nicht mehr),
bleibt nur die Loctite-you're-itf-Methode in
meinem Dichtungssatz von Eling Kläger
(gehört in jeden Schraubendrahtsatz)
findet sich ein Bogen mit 1,5 mm Dicke, der bis
260 Grad temperaturstabil ist. Das Aus-
messen und Ausschneiden der Öffnungen
mit einer passenden Lochsäge bzw. einem
Lochsehn/Bohrer war ziemlich bastel-
arbeit löste aber das Dichtungsproblem.

Sowohl die Lackierung der Heckabde-
ckung als auch die des Fließblechs erwie-
len eine Auffrischung. Die passende Farb-
sprühdose mit dem Farbecode R110 war
per Internet (Tristar-Color) einfach zu be-
schaffen. Da sich am Heckrahmen an eini-
gen Scheuerstellen leichter Rostbefall
zeigte, wurden auch hier entsprechende

Für Freunde glänzender
Oberflächen: Polierset von
Stein II mit Schleifsternen

Feine Sache: Die Wilka-
Bremskolbenzange hilft
bei Bremsanlagen-Arbeit

Clitic, praktisch und
günstig: Reifen-Winkel-
ventile von FG

Basteln beim Die Aus-
puffdichtung kann man
ggf. auch selber machen

Problemlöser: Der Keller-
mann-Blinkgeber ist beim
LED-Blinkerumbau ideal

Viel einfacher: Befüllen
und Entlüften der Bremse
mit Stahlbus-Ventilen



unabhängig

Strahlmann: Der BSM-Edelstahlpuff glänzt nach einer Poliersession

In die Jahre gekommen: Auch der Bordelektrik tut eine Auffrischung gut

Gutes Ende: Die neue Heckansicht wirkt deutlich schlanker und sportlicher

Ausbesserungen vorgenommen. Gut verborgen unter dem rechten Seitendeckel befinden sich bei der NTV die Benzinpumpe, der Magnetschalter sowie Teile der Elektrik. Hier reichten eine gründliche Reinigung der Steckverbindungen, das Erneuern der ausgehärteten Benzinleitung und der Tausch des Schnellverbinders, der schwergängig geworden war.

Auf der linken Seite befindet sich der Hauptteil der Bordelektrik, die nach der Demontage des Werkzeugfachs gut zugänglich ist. Auch standen Reinigen und Polsträumen an. Da ich beim Umbau LED-Blinker verwenden wollte, war ein Blinkgeber tauglich. Der Standardgeber wurde ebenso wie die von mir vor fast 20 Jahren eingebaute Warnblinkanlage entfernt.

Alle zum Teil erheblich korrodierten Steckverbindungen wurden gesäubert und alle Kabel neu verlegt. Die neuen Blinker stammen von Polo. Fürs Heck wählte ich leuchtstarke Mini-LED-Blinker von Highsider, für die aber die Leitungen verlängert werden mussten. Hilfreich waren dabei ein Japanstecker-Set sowie eine Crimpzange. Wie häufig beim Umbau auf LED-Blinker machte der Blinkgeber Probleme. Zwei Versuche mit billigen „Universal-Blinkgebern“ hätte ich mir sparen können. Entweder stimmte die Blinkfrequenz nicht, oder alle vier Blinker leuchteten gemeinsam. Die einfache Lösung war die Verwendung eines Kellermann-Blinkrelais, das qualitativ hochwertiger ist und mit knapp 30 Euro auch nicht die Welt kostet. Dank der etwas aufwendigeren Konstruktion bzw. Verkabelung (fünf statt drei Kabel) reicht es, das Relais zusätzlich mit je einem linken und einem rechten Blinker zu verbinden, um das Problem zu beseitigen. Auch hier kamen wieder die Japanstecker zum Einsatz. Wichtig ist es, bei der Montage neuer Blinker auch die vorgeschriebenen Abstände zu beachten. Je nach Ausführung ist die Befestigung der neuen Teile ggf. etwas aufwendig. Bei der NTV ließ sich das kleinere der beiden Löcher der Serienhalterung verwenden und das zweite per Blindstoßen verschließen. Nach dem Zusammenbau ist der Heckbereich jetzt technisch top und deutlich schlanker. Die überschaubaren Kosten für diesen Umbau: Ersatzteile, wie Richtungsanzeiger, Bremssattel, Winkelventile, Lack, Kleinteile, Bremsflüssigkeit, Mops 2-Fert...

de zu beachten. Je nach Ausführung ist die Befestigung der neuen Teile ggf. etwas aufwendig. Bei der NTV ließ sich das kleinere der beiden Löcher der Serienhalterung verwenden und das zweite per Blindstoßen verschließen. Nach dem Zusammenbau ist der Heckbereich jetzt technisch top und deutlich schlanker. Die überschaubaren Kosten für diesen Umbau: Ersatzteile, wie Richtungsanzeiger, Bremssattel, Winkelventile, Lack, Kleinteile, Bremsflüssigkeit, Mops 2-Fert...

Paul Petersen. Der Autor arbeitet als Weiterbildungsführer bei der VHS Duisburg und veranstaltet seit über 20 Jahren Schrauberkurse, 12 bis 15 Praxis-Seminare zum Thema Wartung, Reparatur und Technik werden jedes Jahr angeboten, zusätzlich gibt es auch noch Online-Seminare.

Infos: www.motorrad-schrauberkurse.de
Facebook: [Motorrad-Technik-Petersen](https://www.facebook.com/Motorrad-Technik-Petersen)

Auspuffdichtungen etc. zusammen circa 150 Euro; Blinkgeber und Blinker 60 Euro; Hinterrad-Reifen (110 Euro) und Bremsbeläge (30 Euro) sind Verschleißteile.

MOTORRAD

Video zum Schrauber-Tipp
<https://youtu.be/6e0b18s2Z8g>

Autor: Paul Petersen
lesarbitr@motorradonline.de

Fotos: Paul Petersen, www.nhr-forum.de

Liest du noch oder schraubst du schon?

Ein paar Beispiele aus der Fan Community über www.nhr-forum.de zeigen, wie beliebt das und vielfältig umbaubar. Bei den Motorstapeln sind. Hat sich ein Custom-Projekt in der Mäcker-Zeile es über Vorbei, es gibt es aber auch mittendrin. Dazu ein paar Sätze zur Sicherheit: Umbaulust, zu Problemlösen und Lösungen. Die besten Umbauiden sind Meister werden. Ein paar von diesen Seiten vorstellen und mit einem Jahresabo belohnen! werkstatt@motorradonline.de

14/12/2021 MOTORRAD 77

Übersicht Umbau NTV Teil 4-7

Telegabel-Überholung: Polieren, neues Öl, progressive Gabelfedern von Wirth, neue Gleitbuchsen + Dichtungen, Fältenbälge

Bremsanlage vorne – Komplett-Überholung/Umbau: Neue TRW-Scheibe und Beläge, neue Radial-Bremspumpe Magura HC1, Bremsflüssigkeitsbehälter ABM, Bremszange neu lackiert, neue Dichtungen

Sonstiges: Lenkkopf-Lager, gereinigt, geschmiert und eingestellt, Elektrik überholt, Alu-Fender

Lenker-Umbau: ABM-MultiClip Tour, neue Griffe, neue verstellbare Hebel, Lenkerendenspiegel

Halbschalen-Verkleidung Ricambi-Weiss + Lackierung, LED-Blinker, Scheinwerfer Reno Klarglas mit LED-Kranz

Cockpit: Voltmeter, Wasser-/Ölthermometer, Uhr von MMB, Chromblenden für Tacho/Drehzahlmesser

Sitzbank: Sonderanfertigung auf Maß

Kostenaufstellung Umbauteile:

Telegabel: Gabelfedern Wirth, Faltenbälge, Reparatursatz etc. 180,- €

Bremsanlage vorne: HC1 295,- €, TRW-Scheibe/Beläge 135,- €, Bremsflüssigkeitsbehälter ABM 70,- €, neue Dichtungen etc. 35,- €

Lenker-Umbau: ABM-Multi Clip Tour 320,- €, neue Griffe 40,- €, neue verstellbare Hebel 40,- €, Lenkerendenspiegel 40,- €

Halbschale: 150,- € + 300,- € Lackierung, Scheinwerfer 90,- €, Blinker 60,- €,

Cockpit: Zusatzinstrumente: 215,- €

Sitzbank: Sonderanfertigung 330,- €

Summe: 2300,- €