

INTERNATIONAL

SIDECAR

TRAVELLER

Nr. 35

Dezember 2017

€ 7,80

US-Dollar 9,80



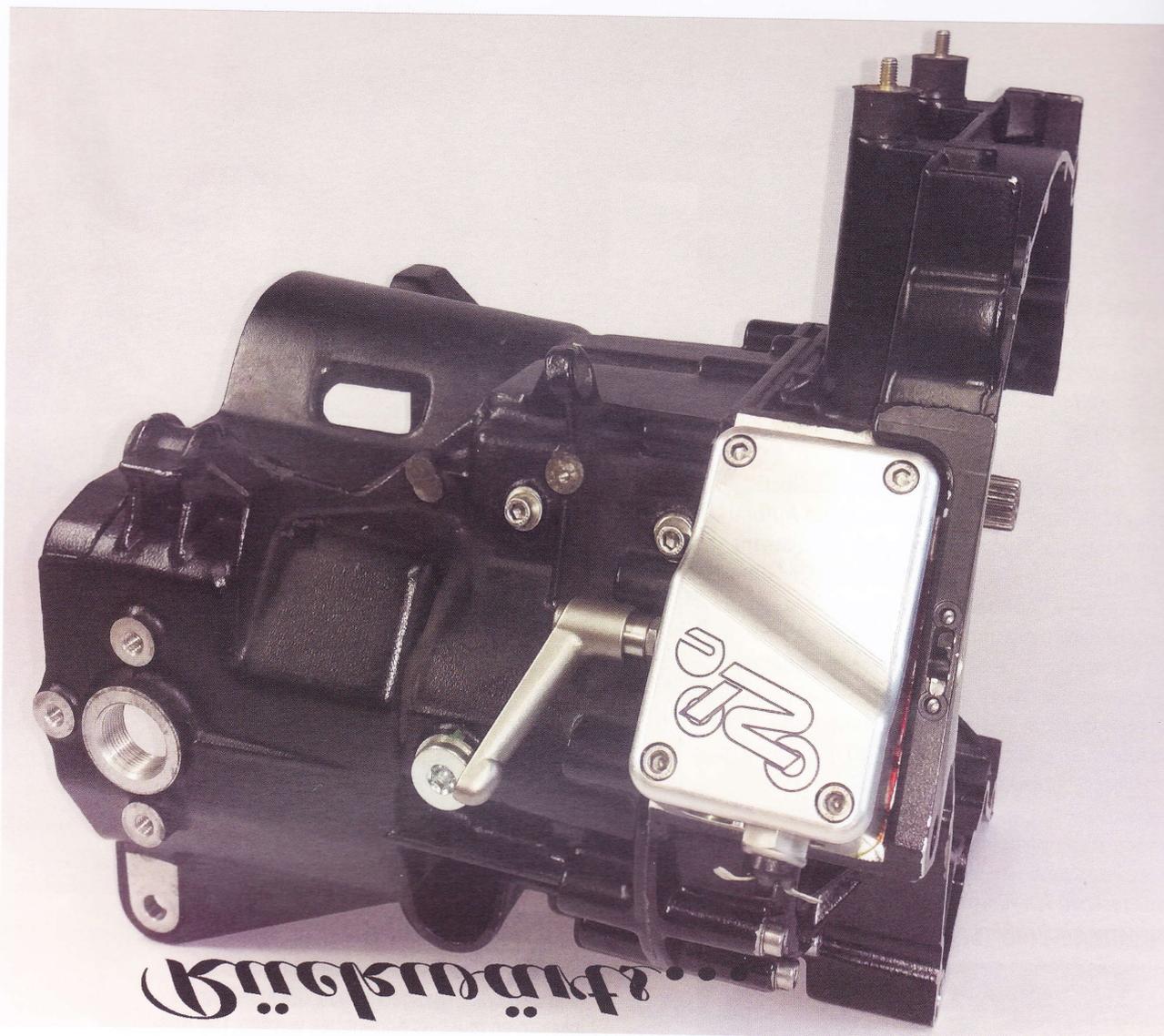
Cocawaki-Gespann

Neu: EZS-Asteroid

Technik: Bremsen

**Alpenreise
mit CX500-Gespann**



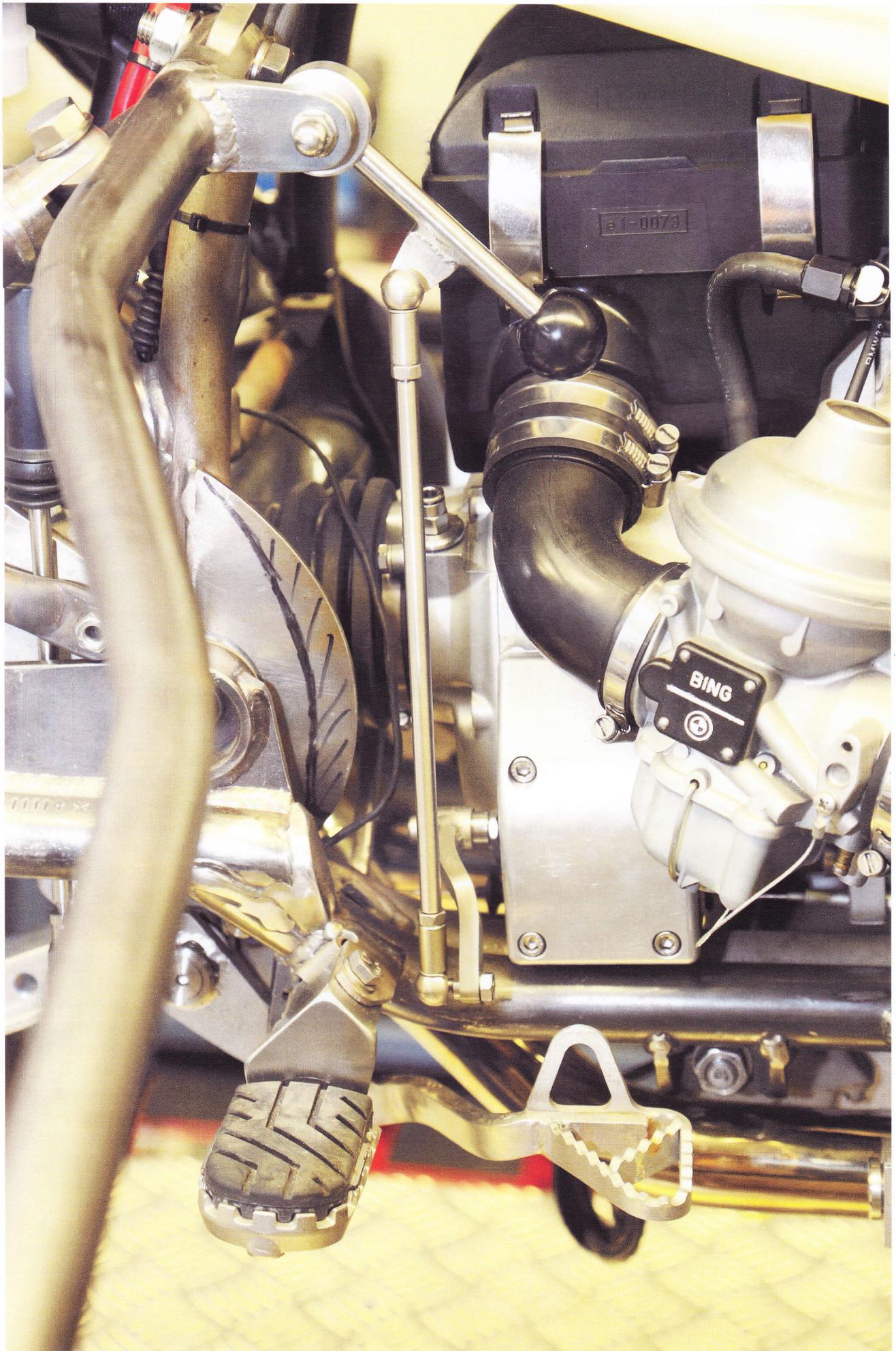


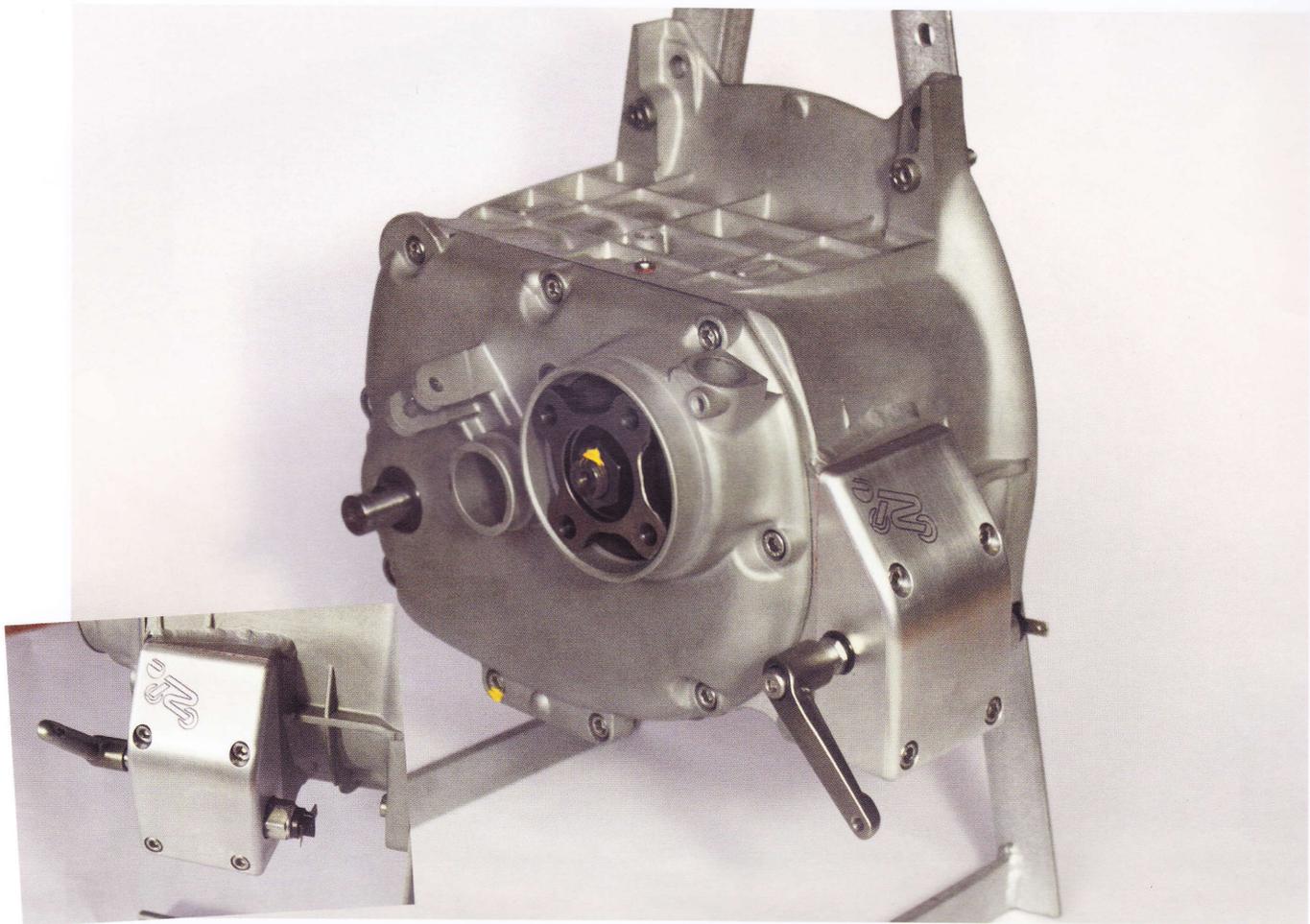
Rückwärts... ...ist auch eine Richtung

Nur wenige Motorräder haben einen echten Rückwärtsgang. Bei BMW war dieses Getriebemerkmale dem schweren Krad R 75 vorbehalten. Heute ist bei BMW-Motorrädern ein Umbau des Getriebes nötig. Um dieses Nachrüstgeschäft kümmert sich Joachim Roth.

Ein Rückwärtsgang kann den Betrieb eines Motorrades mit Beiwagen schon erheblich erleichtern. Der echte Rückwärtsgang als Getriebegang ist keine Erfindung der Neuzeit. Schon in den 20er Jahren gab es von Indian oder Henderson für Beiwagenbetrieb ein Getriebe mit Rückwärtsgang. Heute sind es Ural-Gespanne und chinesische Produkte wie Jialing oder Mash, die ein Herz für Gespannfahrer haben und serienmäßig ein Getriebe mit Rückwärtsgang im Programm haben.

Für verschiedene Harley-Modelle gibt es einen Nachrüstsatz, zum Beispiel von W-tec/EML aus dem Trike-Programm oder unter anderem auch für die HD-6-Gangtriebe von der Firma Baker. Ansonsten bleiben für die Rückwärtsfahrt nur elektromechanische Lösungen übrig. In der Vergangenheit gab es auch immer wieder findige Bastler und Ingenieure, die für verschiedene Motorräder einen Umbau entwickelt hatten. Zum Beispiel von der Firma Kayser. Hier wurde aber entweder das Zahnrad





So sieht der Standardumbau eines 2V-Boxergetriebes aus. Findige Bastler haben dazu auch schon Gestänge entwickelt, damit sich der Rückwärtsgang bequem, zum Beispiel mit einem Hebel am Tank oder im Sitzbankbereich, einlegen lässt.

des ersten Ganges zweckentfremdet oder alle Zahnräder schmaler gefräst, um ein zusätzliches Zahnrad einbauen zu können.

Jetzt reiht sich Joachim Roth aus Deckenpfronn im Landkreis Böblingen in die Gilde der Rückwärtsganganbieter ein. Er hat sich auf BMW-Getriebe spezialisiert, auf Zweiventilboxer und ganz neu auch nach eingehender Erprobungsphase auch auf 1100er Vierventil-Boxer.

Beim Roth-System wird das Getriebegehäuse aufgefräst und ein Zahnradpaar per Hand eingeschwenkt. So wird die Drehrichtung verändert. Der Vorteil an diesem System ist, das nur für die Rückwärtsfahrt ein Zahnradpaar eingeschwenkt wird. Alle Teile von BMW für die Vorwärtsfahrt bleiben original erhalten. Dies ist entscheidend bei der Ersatzteilbeschaffung. Der Anbau für die RWG-Einheit zum Einlegen des Rückwärtsganges ragt nach rechts oben aus dem Gehäuse. Wie sich herausstellte, kollidiert diese Einheit mit dem Peikert-Bauhilfsrahmen. Das schränkt das Nachrüstgeschäft ein. Deswegen hat die Firma Ef-Tech mittlerweile den Rahmen entsprechend geändert, so dass die Montage der RWG-Einheit kein Problem mehr darstellt.

Ein Sicherheitsmechanismus verhindert Schäden am Getriebe bei unsachgemäßer Handhabung. Der Rückwärtsgang kann nur eingelegt werden, wenn das Getriebe in der Leerlaufstellung ist. Wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist, kann kein anderer Gang eingelegt werden. In der Standardausführung wird der Gang über einen kleinen Hebel am Gehäuse eingelegt. Findige Bastler haben hier jedoch auch schon wunderschöne Gestängebetätigungen konstruiert.

Der Umbau eines angelieferten Getriebes (2V-Boxer) inklusive neuer Lager und Dichtungen kostet 2000 Euro, ein Austauschgetriebe mit Rückwärtsgang 2400 Euro. Und für 250 Euro mehr kann man sich gleich ein komplettes Getriebe mit Rückwärtsgang bestellen. Übrigens, für Gespannfahrer bieten sich eventuell auch gleich die Umrüstungen auf Übersetzungsänderungen an.

Joachim Roth bietet nicht nur die Umrüstung auf den Rückwärtsgang an. Er repariert auch BMW-Getriebe von der R 24 bis zur R 1200 und bietet dafür auch jede Menge Teile an. Detaillierte Informationen findet man auch auf der Website www.r-o-t-h.com.

red/Fotos:jr