

BREIT UND TIEF

Auf dem Weg

Auch wenn die Headline es suggeriert: Wir machen keinen Ausflug ins Manta-Manni-Lager. Vielmehr beschleunigte das Ultravox-Projekt diesen Monat hart in der Technik-Abteilung durch. Und das auf zwei total unterschiedlichen Ebenen. Auf der breiten Seite taten die Herren von Deget Racing das, was sie am besten können: Andere ansatzlos breit machen. Spätestens anhand der makellos geschweißten und überdrehten Voxan-Felge erschließt sich die Routine der Brüder in diesem löblichen Metier vollends. Am von Werk aus schon schönen Rad-Kunstwerk der Ultravox schwoll das Felgenbett mit Hilfe von rechts und links angeschweißter Felgenreife auf sieben Zoll an und wartet jetzt nur noch auf die ultimative Bling-Bling-Spezialbehandlung von MV Metallverschönerung.

Nach kompletter Politur und anschließender Kunststoffbeschichtung wird sie sich dann in vollem Glanze in den inzwischen eingetroffenen 210er Metzeler kuscheln. Dieser wird laut Berechnungen der Deget Brothers übrigens auf 218 Millimeter wachsen. Oder anders gesagt: Extrabreit ohne Aufpreis! Erzähl das mal deinem Sportzigaretten-Dealer... Im Verbund mit den filigranen Speichen der Voxan-Felge macht das so erstarkte Felgenbett nun wirklich einen schlanken Fuß.

Den absoluten Vorstoß in die Tiefe des Raums unternahm aber Plastic. Da der voluminöse Voxan-Serientank einer neuen, dynamischeren Linie des Bodyworks massiv im Weg

PROJEKT ULTRAVOX

Teil 2



stand, mußte dieser halt tiefer gelegt werden. Es gibt halt Dinge, über die diskutiert man nicht gerne. Und ein sich in die Linie wölbendes Spritfaß gehört definitiv dazu. Aber: Einfacher gesagt, als getan. Denn im Gegensatz zu den meisten anderen Eisen besteht der Spritspeicher unserer französischen Geliebten nicht aus Stahl, sondern aus Kunststoff. Also durften Flex und Schweißgerät erst mal im Spind bleiben.

Aber kein Problem für das Plastic-Team. Denn die kurieren schließlich nicht nur die Folgen unglücklicher Schräglagenentscheidungen mit anschließender Verkleidungszer-





spanung, sondern sind auch sonst die Kings of Convenience in den unendlichen Weiten polymerer Kunststoffwelten. So kostete das frankophile Höhenproblem dem Düsseldorfer Team nur ein müdes Lächeln. Nach einer Materialprobe besorgten sie entsprechendes Material in Plattenform und kappten die obere Hälfte kurzerhand mit einer Oszillations-Säge ab. Das gleiche Gerät benutzt übrigens auch jedes Krankenhaus, um Leute wieder aus Gips-

verbänden zu schneiden. Mir ist die Verwendung bei Plastec allerdings lieber!

Mittels ihres smarten Schweißverfahrens verhalten die Düsseldorfer dem Spritfaß zu neuer Form. Im ersten Schritt schnitt ein Kreisbohrer ein Loch in die Platte, damit der originale Flansch des Voxan-Tankverschlusses auch wieder ein Zuhause findet. Der Tankstützen der Voxan kann so weiterverwendet werden, er wanderte nur ein kleines Stück nach hinten, um später das Befüllen mit dem kostbaren Fluidum zu erleichtern. Anschließend wurden Platte und Tank mit einem Kegelschleifer ringsum angefast, mit Tape fixiert und verschweißt, fertig.

Da der Tank ja bis unter die Sitzbank geht, ist die Volumenreduzierung durchaus hinnehmbar, schließlich soll die Ultravox ja auch keine Tourenschwuchtel werden. Nicht nur bei den heutigen Spritpreisen ist die Dichtigkeit des Tanks von großem Interesse. Auch der freundliche TÜV-Mensch sieht leckende Benzincontainer nicht gern. Daher wurde der Tank einer Druckprüfung mit 0,3 bar unterzogen, die er (der Tank, nicht der TÜV-Prüfer) mit Bravour bestand. Breit, dicht und tief. Es ist verdammt schön, Projektschrauber zu sein!



Das Projekt Ultravox wird unterstützt von:



www.voxan.com



www.metallverschoenerung.de

PlasTec Kunststoffschweisstechnik

www.k-schweissen.de



www.metzelmoto.de



www.deget.com



www.lsl-motorradtechnik.de



www.me-mo-tec.com

exhaust systems



www.HATTECH.de