



Es geht los.  
Die brandneue  
Cota 315 R2  
wird komplett  
zerlegt.



Vom Motor  
brauchen wir  
Kurbelwelle,  
Kolben und  
Zylinder. Sie  
werden uns  
für eine Weile  
verlassen.



Die  
Gabelbrücken  
werden  
gefräßt...



...und von  
einem Alien  
poliert.



...von Hand  
bearbeitet...





Der nackte Rahmen wartet. Vorbereitet wurden neue Brems- und Kupplungsschläuche, ein paar Gramm leichter.



Schrauben-Kit #3: Titan- und hochfeste Aluschrauben.



Titanschrauben für hochbelastete Teile wie die Bremsscheiben, Bremszangen, Rahmen und Federbein...

...während hochfeste Aluminiumschrauben für die weniger belasteten Verbindungen verwendet werden.



In diesem Fall werden verlängerte Rasthalter aus V2A montiert. Die Rasten selbst sind Aluteile von Scorpa, der Brems-Hebel ist „dougielike“ gekürzt.

Die Fixierung des Brems-Schlauchs an der Schwinge ist korrigiert, das Original-Loch wird mit einer Plastik-Schraube verschlossen. Montage der verstärkten „Pleuelstange“ und des B-Sets.



Der Schalldämpfer bekommt ein gerades Endrohr.



Der Ausleger muß unter die Fräßbank, weil das Auge ja bekanntlich mitfährt.



Das Kettenblatt muß ja nicht überall so breit sein...



Kettenspanner aus Alu, allerdings erstmal zum Testen.



Titanschrauben an der hinteren Bremsanlage. Das Kettenblatt wird mit Aluschrauben fixiert.



Die „Kleinigkeiten“. Lampe und Rücklicht aus Leuchtdioden, Bremsschutz von der Scorpa... und „Schutzblechhalter“ kann man zu dem gefräzten Kunstwerk wohl nicht mehr sagen. Exklusiv nur für die Projekt-Montesa.

Kurbelwelle und Zylinder haben in der Zwischenzeit einige Änderungen erfahren.



Kernstück ist ein exzentrisch geschliffener Hubzapfen, der 2 mm mehr Hub bringt.



Er wird in die Welle verpreßt, die Welle auf 2/100 mm ausgerichtet.



Die Maßhaltigkeit der Welle garantiert ruhigen, vibrationsarmen Motorlauf.



Hier wird die Verdichtung durch Ausfräsen etwas reduzieren. Später versuchen wir den Originalkopf.



Der Zylinder ist nach unseren Vorgaben neu beschichtet. Der 3. Kanal ist in Zylinder und Kolben modifiziert.



Kurbelwelle und Zylinder werden sorgfältig motiert, der fertige Motor mit Titanschrauben eingesetzt.

Kupplung entlüften, Kette montieren, die letzten Kleinigkeiten anbauen. Alle Hebel, Lenkerform- und position werden nach den Wünschen des Fahrers abgestimmt.

Die Sache beginnt spannend zu werden.





Langsam  
vorkicken.  
Zweimal.  
Der erste  
Versuch...  
läuft! Sofort!  
Licht in der  
Werkstatt aus,  
damit die  
Leuchtdioden  
zu ihrem Recht  
kommen.  
Freude.  
2 Gläser, die  
niemand  
verwehren  
kann.



Montesa am  
Fleischer-  
Haken.  
Die Waage  
zeigt 73,5kg.  
Die Gurte  
wiegen 2 kg.



71,5 kg ist  
also das  
Ergebnis.  
Mit Wasser,  
Öl und  
sogar ein  
paar Tropfen  
Sprit.



Fujigas und die Projekt-Montesa. Schön, daß sich Takahisha Fujinami in Koblenz für unsere Montesa interessierte. Und wie Ihr seht, vor allem für das gefräste „Kunstwerk“.