

Corsaro 1200

COOLRIDE – Der Reichweitenoptimierer

Reichweite, ein bei der Corsaro bekanntlich allgegenwärtiges Thema. Aber ich möchte heute ausnahmsweise mal nicht auf die Optimierung der technischen, sondern mehr auf die der fahrerischen Reichweite eingehen.

Wer kennt das nicht, kalte Finger, kein Gefühl für Kupplung und Bremse. Unbehagen beim schönsten Hobby der Welt ! Nahezu alle Zweiräder mit dem Propeller am Tank werden wohl heute genau aus diesem Grund mit einer Griffheizung geordert. Dummerweise gehörte eins davon mal mir und verwöhnt von diesem recht effektiven und nahezu unsichtbaren System der Münchner hab ich dann bei allen darauf folgenden Zweirädern eine Griffheizung nachgerüstet. Manch technische Errungenschaft möchte man ganz einfach nicht mehr missen.

Nun war es gar nicht so leicht, ein meinen Anforderungen genügendes System zu finden. Da man ja nicht gern zugibt, dass man zu den Weicheiern der Szene gehört, sollte eine mögliche Nachrüstvariante nahezu unsichtbar seinen Dienst verrichten. Die gängigen Nachrüttlösungen des Marktes schieden somit dank ihrer monströsen Schalter und den aufgeblasenen und zudem mit Kabelabgang versehenen Griffgummis aus. Nach einem Tipp aus der Russentreiberszene bin ich bereits vor 7 Jahren auf Mark Peter Schildmann und seine kleine aber feine Solinger Firma COOLRIDE aufmerksam geworden. Eine Patronen-Lösung im

Lenkerende noch dazu mit 5 Jahren Garantie, das war's was mein Herz begehrte.

Nach bereits mehrfach verbauter Variante mit 2-stufigem Schalter hab ich nun der Corsaro die Version mit dem seit Ende letzten Jahres erhältlichen Leistungssteller PCU-5 gegönnt.

Die Heizpatronen gibt es in 1mm Abstufungen von 12-22mm Außendurchmesser, wahlweise mit M6 oder M8 Gewinde-Einsatz für Lenkerendgewichte oder Handprotektoren. Aber auch an die "Würstchenblinker"- Fraktion wurde gedacht und eine Variante mit integrierter Vorverkabelung angeboten. Für Sonderanfertigungen trifft man bei COOLRIDE jederzeit auf offene Ohren. Geht nicht, gibt's auch hier nicht!

Da ich nun gern den originalen Lenker der Corsaro weiterverwenden wollte, trat bereits beim Aufmaß für die Bestellung ein erstes Problem auf. Die Morini-Lenkstange ist innen zweistufig aufgebaut und der kleinere von beiden Durchmessern misst gerade mal 10mm, also für die dünnste Patrone immer noch zwei zu wenig.

So hab ich kurzer Hand auf 12 mm aufgebohrt und den großen Durchmesser entsprechend ausgebucht. Das war aber auch schon das einzige Problem, denn der eigentliche Einbau gestaltet sich relativ einfach.



- 1 Heizpatronen
- 2 Leistungssteller PCU-5
- 3 LED- Anzeige
- 4 Taster
- 5 2K-Kleber
- 6 Corsaro Schlüssel zwecks Größenvergleich

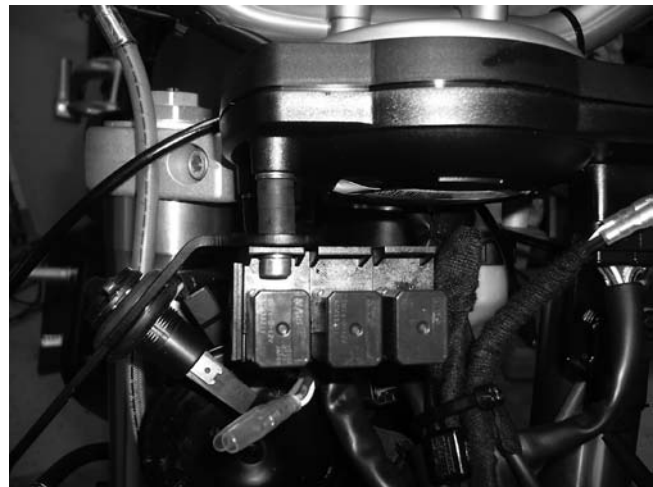
Deshalb im Schnelldurchlauf:

Lenker zur einfacheren Montage abbauen und mittig zwischen der Klemmung mit einer 8mm Bohrung zur Kabeldurchführung versehen. Dann Patronen (in meinem Fall incl. Ausgleichhülsen) einkleben. Lenker wieder aufbauen.



Lenker aufgebohrt

Lenker mit Ausgleichshülse



Relaissockel hinter der Frontmaske



Lenkerende mt Patrone



Relaissockel mit freigelegtem Kabelschuh

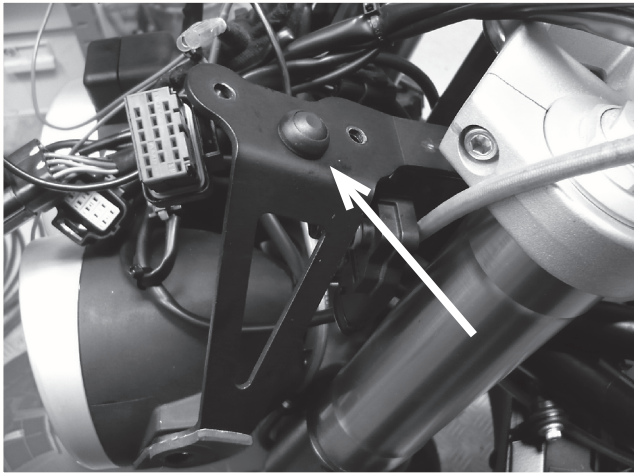


Die eingeklebte Patrone

Nun suchen wir uns ein Plätzchen an dem wir den gerade mal streichholzschachtelgroßen Leistungssteller verstecken können. Bei der Corsaro bietet sich hierfür geradezu die Blende unterhalb des Tanks an.



Bedientaster und Bargraphanzeige fanden ihren Platz in Nähe der Instrumentenkombi. Hier sind der Phantasie jedoch keine Grenzen gesetzt und man kann seinem Spieltrieb natürlich freien Lauf lassen.



Taster unterhalb der Instrumentenkombination



Bargraphanzeige

Jetzt, wo alle Komponenten ihren endgültigen Platz gefunden haben, werden sie incl. der Heizpatronen mit dem PCU-5 verbunden. Zu guter Letzt stellen wir noch die Spannungsversorgung her. COOLRIDE empfiehlt hierfür geschaltetes Plus mit einer Absicherung von max. 15A. Ich habe jetzt einfach die Spannungsversorgung vom Fernlicht angezapft. Das hat den Vorteil, dass im Relaissockel normale Kabelschuhe Verwendung finden und man so einfach mit Hilfe eines neuen Kabelschuhs sauber ein zweites Kabel eincrimpen kann. Masse nehmen wir einfach von einem der vorhandenen Massepunkte ab, z.B. am Zylinderkopf.

Wenn wir uns jetzt nicht irgendwo vertüddelt haben, sollte die Griffheizung nun nach Aktivierung der Zündung funktionieren. Die erste Betätigung des Minitasters "zündet" die Vorheizstufe mit 100%=52W Heizleistung, alle 5 LEDs der Bargraphanzeige blinken. Dieser Vorheizmodus kann jederzeit mit einem erneuten Tastendruck unterbrochen werden und das System schaltet in die zuletzt genutzte, also gespeicherte, Heizstufe. Die entsprechende Anzahl LEDs leuchtet nun dauerhaft. Mit jedem weiteren Tastendruck zappen wir jetzt aufwärts durch die 5 Stufen des Systems. Stufe "0" oder "Zündung aus" deaktivieren die Heizung wieder.

Über die Wirksamkeit der COOLRIDE-Heizsysteme brauch ich an dieser Stelle keine Worte verlieren, denn hier hat sich ein eingefleischter Winterfahrer den Kopf zerbrochen. Dazu im Anschluss mehr.

Das hier verbaute System ließe sich noch durch eine HighEnd-Version mit automatischer Außentemperaturkompensation PCU-5TC und optionalem Touch-Sensor toppen. Ich war jedoch die letzten Jahre auch mit der Low Budget-Version und 2-stufigem Schalter glücklich. Okay, nicht ganz, habe mir unterwegs immer mal wieder eine Zwischenstufe gewünscht. Jetzt hab ich 5 und möchte den hinzugewonnenen Bedienkomfort nicht wieder missen. An dieser Stelle scheiden sich wahrscheinlich die italienischen Geister, die einen kaufen sich für mehrere hundert Euro kreuz und quer durch den aktuellen Rizoma-Katalog, die anderen investieren halt lieber in mehr Funktionalität.

Ich war die Tage übrigens beim freundlichen BMW-Händler und hab durch Zufall mal einen Blick auf die Griffgummis der ausgestellten Neufahrzeuge geworfen. Mit Erschrecken musste ich feststellen, dass man mittlerweile auch hier werkseitig Heizgriffgummis mit sichtbarem Kabelabgang verbaut. Geht ja gar nicht!

Munter bleiben

Günni

"Mit Engagement zum Erfolg Informationen zur Fa. Coolride"

Der Auslöser, Heizpatronen für Motorradlenker zu bauen, war meine eigene bittere Erfahrung als Extrem-Winterfahrer. Auf einer meiner Reisen hatte ich beheizte Unterziehhandschuhe dabei, bei denen nach ca. 20 Minuten Tragezeit angelötete Drähte abgebrochen waren. Also saß ich Abend für Abend in der Hütte, um die Teile zu flicken. Das war irgendwann auch nicht mehr möglich, weil die Lötstellen völlig verschmurgelt waren. Also ohne beheizte Hände bei Temperaturen von -20 bis -25°C von Kiruna (Schweden) über Narvik zurück nach Südnorwegen zur Kristallrally, wo es vergleichsweise angenehm war. Also hatte ich den Wunsch, ein absolut zuverlässiges System zu entwickeln. In Lappland hatte ich bemerkt, dass es Schneemobile einer bestimmten Marke gab, an die ich mich nicht mehr erinnere, die mit Heizpatronen arbeiteten. Diese waren jedoch nicht für die Anforderungen auf dem Motorrad ausgelegt (zu wenig Leistung, nur eine Größe) und eine insgesamt unzureichende Qualität. Die Patronen waren nicht vergossen, so dass sie nach ca. 2 Jahren durchgebrannt waren. Ich hatte mir so ein Paar Patronen besorgt und die in meine Enfield Taurus eingebaut. Um das Jahr 2001 kam der Entschluss, das Patronenprinzip aufzugreifen und erheblich zu verbessern.

2002 habe ich ein Gewerbe angemeldet und satte 2 Jahre in Vorbereitungen der Werkstatt und auch Entwicklung gesteckt, bis 2004 zum ersten Mal Heizpatronen verkauft wurden. Die ersten Jahre war das alles sehr bescheiden: Es gab nur 1 Größe (18mm), für die Mäntel der Patronen verwendete ich Kupferrohr aus dem Baumarkt. Dieses wurde in der Anfangszeit noch mittels Gehrungssäge per Hand geschnitten. Nach und nach verbesserte sich die Ausstattung mit Maschinen und Werkzeugen, gleichzeitig wuchs die Variantenvielfalt auf 11 verschiedene Größen mit 2 verschiedenen Gewinden am Ende. Auch in diesem Bereich hat es eine Entwicklung gegeben. Wurden anfangs Gewindeeinsätze mittels einer Plastikcappe positioniert und dann vergossen, werden die Gewindeeinsätze mittlerweile für jede Patronengröße extra auf CNC-Maschinen gedreht, gestrahlt, entfettet und eingeklebt. Dies wird seit Jahreswechsel 2010/2011 so gemacht. damit ist eine maximale Festigkeit gewährleistet, so dass die Gewindehülsen selbst beim Umfallen der Maschine nicht mehr herausreißen können. Viele andere Dinge wurden im Laufe der Zeit stets verbessert, so z.B. die Vergussmasse, die eine sehr gute Wärmeleitfähigkeit mit hoher mechanischer Festigkeit verbindet.

Die Verkaufspreise hatte ich in den frühen Jahren nicht ordentlich kalkuliert und die Griffheizungssysteme viel zu billig angeboten. Das läuft uns manchmal heute noch nach, was sehr ärgerlich ist. Im Laufe der Zeit ergab sich die Notwendigkeit, dass wir auch im Bereich der Leistungssteller die volle technologische Kontrolle erlangen, um in der Lage zu sein, Schwachstellen auszumerzen bzw. auf neue Ideen und Kundenwünsche zu reagieren. Dies führte zum Entschluss, eigene Leistungssteller zu entwickeln. Das hat 1 Jahr und viel mehr Geld als geplant in Anspruch genommen, bis dann Ende 2011 die neuen Leistungssteller mit optionalem Touch-Sensor auf den Markt gekommen sind. Dies ging nur in einem Netzwerk freier Mitarbeiter und Dienstleister, da meine eigenen Kenntnisse in diesem Gebiet nicht ausreichend sind. Ich selbst bin von der Ausbildung her Chemielaborant, Galvaniseurmeister und habe noch ein paar andere Sachen angefangen, die mir zumindest gewisse Kenntnisse im Bereich der Elektrotechnik beschert haben. Ich war viele Jahre im Bereich Forschung und Entwicklung in einer galvanotechnischen Fachfirma tätig und habe in dieser Zeit Verfahren für die Kunststoffmetallisierung entwickelt. Meine Aufgabe war also dafür zu sorgen, daß Chrom auf den Brausekopf oder Kupfer auf die Leiterbahn eines dreidimensionalen Schaltungsträgers kommt.

Im Mai 2010 sind die Aktivitäten der Einzelunternehmung Coolride in die Coolride GmbH überführt worden, deren geschäftsführender Gesellschafter ich bin.

Nun ein bisschen zu den weiteren Plänen: Das Angebot rund um die Griffheizungssysteme soll weiter ausgebaut werden, z.B. mit einer kombinierten Anzeige- und Bedieneinheit für Lenkermontage. Alles schön aus schwarz eloxiertem Aluminium auf der gewohnt hohen Qualitätsstufe. Es wird weitere Produkte geben, über die ich jetzt aber noch nichts verraten kann.

Apropos wir: Das sind gegenwärtig ca. 1/2 Freelancer und ich selbst, nach Bedarf unterstützt durch weitere freie Kräfte (Engineering, Mediengestaltung, Social Media, Buchhaltung).

Mit besten Grüßen

Mark Peter