

# Rahmen- Programm

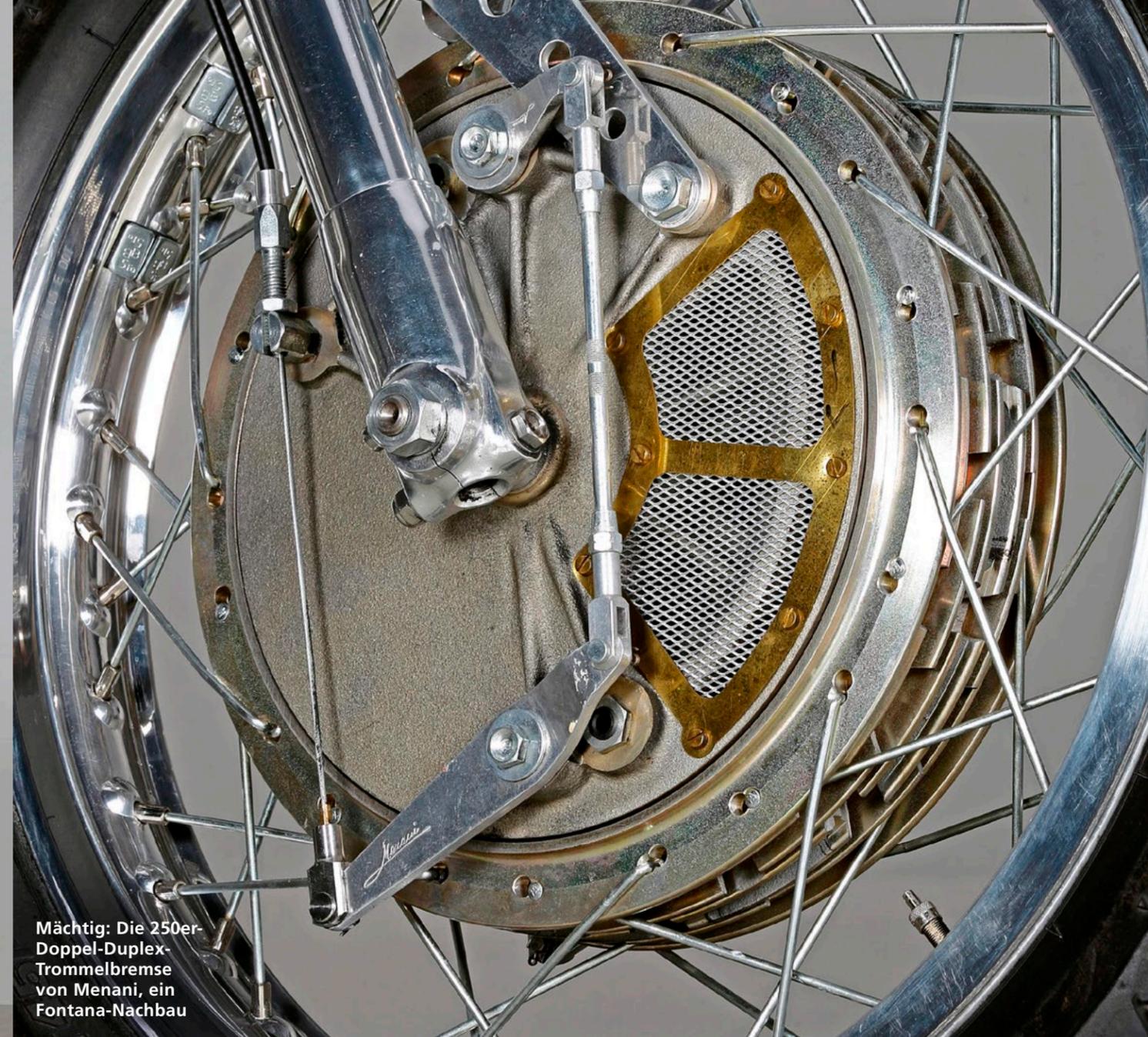
Großes Kino im Fotostudio: Herbert Gletter zeigt uns seinen Nachbau einer BMW-Rennmaschine im Stil der frühen 1970er-Jahre. Vorlage ist ein Chassis von Otto Labitzke. Weshalb in diesem Fall die Rahmen-Handlung unter der Regie des Allgäuer Kunstschaffenden ins Zentrum des Geschehens rückt. Text: Uli Holzwarth; Fotos: Jacek Bilski



Herbert Gletters R 75/5 RS-Renn-Replika ist eine schlanke Erscheinung mit betörender Linienführung, die bis ins Detail mit einer blitzsauberen Verarbeitung überzeugt



**Gletter baut seine perfekt verarbeitete Renn-Replika in Kleinserie**

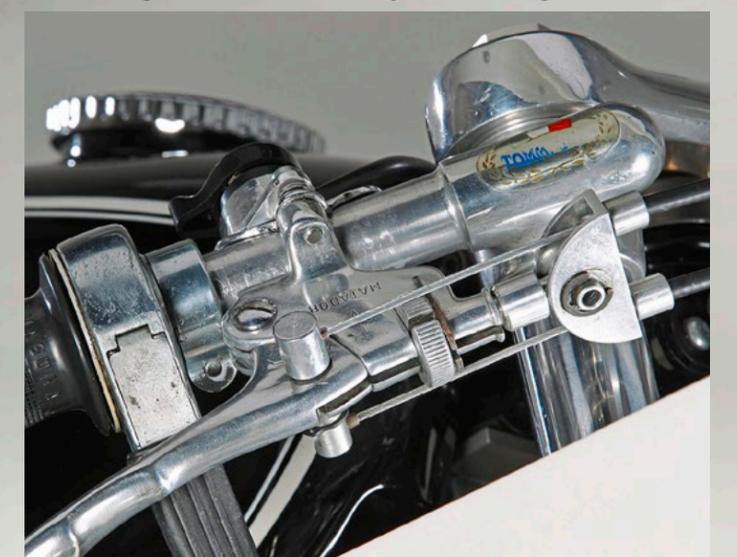


Mächtig: Die 250er-Doppel-Duplex-Trommelbremse von Menani, ein Fontana-Nachbau

Unauffällig integriert: Bremslichtschalter und Tacho-Impulsnehmer braucht es für die Straßenzulassung



Clever: Mit Waagebalken an den Bremszügen verzögern die Bremsbeläge auf beiden Seiten synchron und gut dosierbar





Sauber eingepasst:  
T&T-Multifunktions-  
instrument und  
Zündschloss



Handwerkskunst: Die Zugstreben der Bremse  
und die Kotflügelhalter sind Eigenbauten

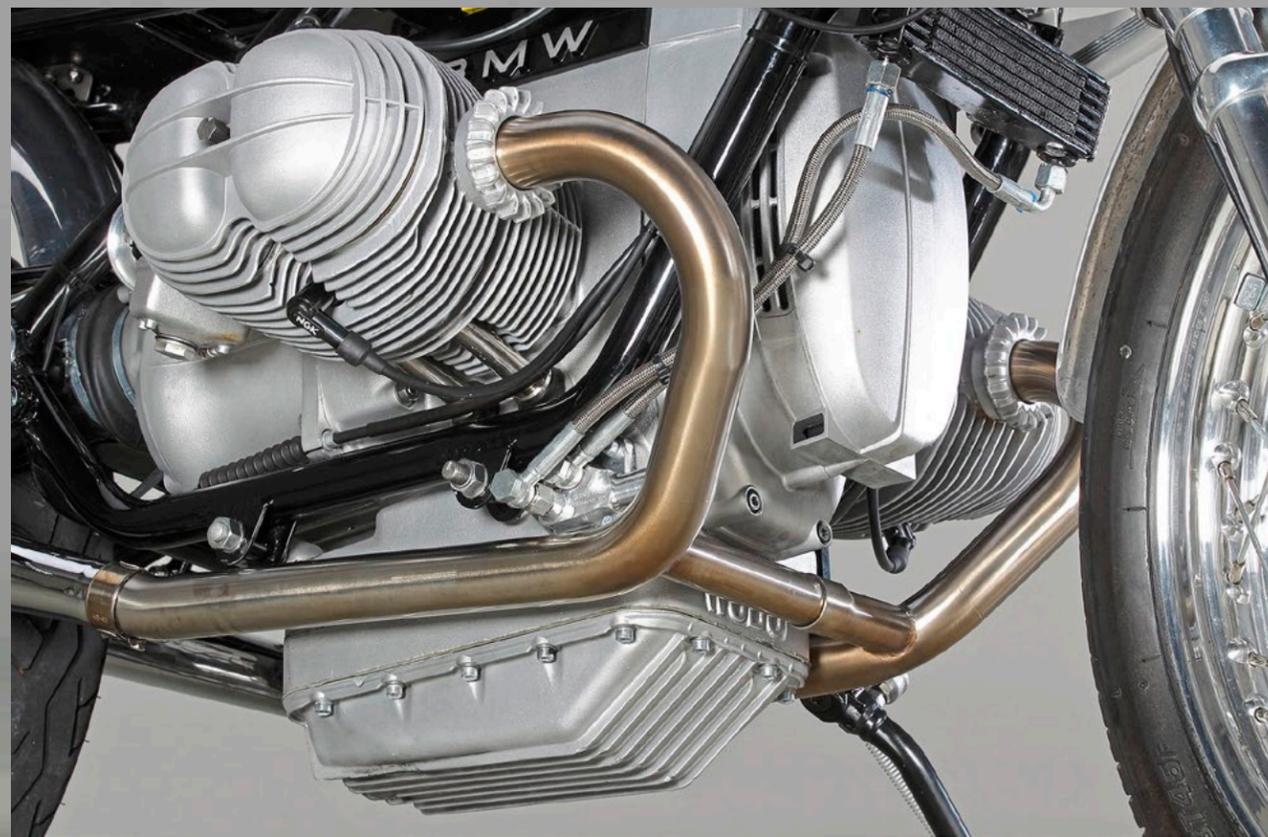


Mehr Dampf: 40er-Dellorto-Vergaser küm-  
mern sich hier um die Gemischaufbereitung

**Tacho, Beleuchtung,  
Miniblinker und Kenn-  
zeichenhalter sind  
der StVZO geschuldet**



Den 1070er-Boxer  
hat Herbert Gletter  
neu aufgebaut.  
Dabei überarbeitete  
er den Ventiltrieb,  
spindelte das  
Gehäuse aus und  
drehte die Zylinder  
ab. Dadurch baut  
der Motor insgesamt  
32 Millimeter schma-  
ler. Die Krümmer mit  
Interferenzrohr sind  
Eigenanfertigungen



### **BMW R 75/5 RS Replika**

**MOTOR:** Luftgekühlter Zweizylinder-ohv-Viertakt-Boxer-  
motor, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung 98 mm, Hub 70,6  
mm, 1065 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,5:1, ca. 80 PS bei 6330/min,  
zwei 40er-Dellorto-Rundschiebervergaser, Einscheiben-  
Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardantrieb

**FAHRWERK:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen nach Otto  
Labitzke, Ceriani-Grand Prix-Gabel vorn, Zweiarmschwinge  
mit zwei Wilbers-Federbeinen hinten, Menani-Doppel-  
Duplex-Trommelbremse vorn, Ø 250 mm, Trommelbremse  
hinten, Trockengewicht 169 kg, Tankinhalt 18 l

**KONTAKT:** [www.gletter.de](http://www.gletter.de)

**D**ass er Stahlrohre kunstvoll biegen und zu einem ebenso stabilen wie ansehnlichen Chassis zusammenfügen kann, hat Herbert Gletter bereits mit dem Nachbau des Kaczor-BMW-Renners bewiesen. Es brauchte wohl auch den speziellen Blick dieses akribischen Handwerkers, um das Besondere an jenem schnöden Rohrgebilde zu erkennen, auf das der BMW-Spezialist vor einigen Jahren eher zufällig stieß und das ihn zu dem hier gezeigten Projekt ermunterte.

Gletter war sofort elektrisiert, obwohl er zunächst nur wusste, dass es sich um einen Rennsportrahmen für einen BMW-Boxer aus den frühen 1970er-Jahren handelte. „Bei diesem Rahmen faszinierten mich die Geometrie und die Einbaulage des Motors.“ Der Allgäuer forschte nach und fand heraus, dass er eine Konstruktion von Otto Labitzke entdeckt hatte, mit welcher der schnelle Boxerstreiber aus Hilden 1973 in der Formel 750 an den Start gehen wollte. Dazu kam es nicht mehr: Am 6. April 1973 starb der be-

kannte BMW-Pilot auf der Rückfahrt von ersten Nürburgring-Testfahrten bei einem tragischen Verkehrsunfall.

### Projektbeginn mit einer großen Überraschung

Am Ende seiner Nachforschungen war für Herbert Gletter klar, „dass ich daraus etwas machen muss“. Basierend auf diesem Rahmenkonstrukt plante er den Aufbau einer Kleinserie von BMW-Renn-Repliken, die „so zeitgemäß werden sollten, dass sie genau dem Stil solcher Maschinen des Jahres 1973 entsprechen“. Eine ganz schön ambitionierte Zielsetzung, zumal Gletter von vornherein die Zulassung für den Straßenverkehr anstrebte.

Das Projekt startete 2012 – mit einer Überraschung auf der Rahmenlehre. Denn ein probenhalber eingesetzter Rumpfmotor mit Zylindern passte nicht hinein, weil zu eng gebogene Unterzugrohre den Stößel-Schutzrohren des Boxers im Weg waren. „Vermutlich handelt es sich bei meinem Vorbild um Labitzkes

ersten Musterrahmen, der jedoch nie zum Einsatz gekommen sein dürfte“, vermutet Gletter. „Insgesamt sollen damals noch drei weitere gebaut worden sein.“ Er änderte daraufhin den Verlauf der Unterzüge, bis der Boxer im Rohrgeflecht seinen Platz fand – wie beim Labitzke-Original deutlich höher und stärker angewinkelt eingebaut als in den BMW-Serienfahrwerken.

Während beim Labitzke-Chassis 1973 das Hinterrad von der Drehmomentschwinge einer RS 54 geführt wurde, vertraut Gletter bei seinem Eigenbau auf die serienmäßige BMW-Langschwinge der /5-Reihe, die sich an zwei Wilbers-Federbeinen abstützt. Vorn kommt zeitgenössisches Top-Material in Gestalt der Grand Prix-Gabel von Ceriani zum Einsatz. Ein weiterer Blickfang ist die mächtige Doppel-Duplex-Trommelbremse, ein sündhaft teurer Fontana-Nachbau von Menani. Viel Zeit und Arbeit gingen ins Land, bis die endgültigen Formen von Verkleidung, Tank und Sitzhocker gefunden waren. Alles Komponenten,

denen ja auch der TÜV seinen Segen geben musste! Verkleidung und Höcker fertigte Werner Lepuschitz nach Gletters Vorgaben, während sich ein weiterer Bekannter mit GFK zunächst an die Konturen des Spritbehälters „heranformte“. Anhand dieses Musters schweißte ein Spezialist den schlanken Alutank zusammen. Alle anderen Teile stellte Herbert Gletter mit Unterstützung von Sohn Luca selbst her. Neben den Krümmern mit Interferenzrohr beispielsweise auch Seitenständer, Fußrasten mit Brems- und Schaltgestänge, sämtliche Halterungen der Kotflügel sowie Verkleidung, Bremsankerplatte, Tank, Sitzbank und den Waagebalken am Handbremshebel – alles ohne Vorlagen!

Ebenfalls in Eigenregie erledigte Herbert Gletter den Neuaufbau des Motors mit 1065 cm<sup>3</sup> und überarbeitetem Ventiltrieb. Am Ende präsentiert sich seine „BMW R 75/5 RS Replika“ als ein absolut authentisches und ästhetisches Meisterwerk – dem wir in unserem Studio gerne den passenden Rahmen bieten. □

## So schnörkellos und klar wie der Aufbau ist auch der Stil dieses Renn-Boxers



Freuen sich über das rundum gelungene Ergebnis ihrer Arbeit: Der Allgäuer BMW-Spezialist Herbert Gletter mit seinem Sohn Luca, der als gelernter Zerspanungsmechaniker zahlreiche Kleinteile und Halterungen für die Renn-Replika mit Straßenzulassung gefertigt hat