

Teil II: Der Fahrersitz

Ich habe zwei Optionen gecheckt:

1.) Decke runter, Heizmatte auf dem Sitzschaum legen, Decke wieder drauf tackern, Kabel fliegend an die Batterie anschließen – fertig. Das ist in der Tat in etwa einer Stunde zu schaffen, hat aber ein paar Nachteile: Die Heizmatte kann sich unter dem Bezug verschieben, viel Heizleistung geht Richtung Sitzinnenseite verloren, Unebenheiten der Heizmatte drücken sich unschön gegen den Bezug ab, dickere Kabel drücken evtl. am Hintern, versehentlich nicht ausgeschaltete Sitzheizung saugt Batterie leer usw.

Diese Methode habe ich flott wieder verworfen und bin das Thema etwas genauer angangegangen.

Nachfolgend beschreibe ich den etwas aufwendigeren Einbau der Heizmatte in die GS-Sitze, die ich auch leicht aufgepolstert habe.

2.) Zuerst muss der Polsterbezug abgezogen werden. Dazu werden die Klammern an der Unterseite der Sitzkarkasse mit einem spitzen Schraubendreher entfernt ohne den Bezug zu verletzen. Im vorderen Bereich habe ich den Bezug angeklammert belassen. Die Decke bleibt hier fixiert, was den späteren Wiederbezug erleichtert. Die Decke ist nicht weiter verklebt und kann nun nach vorne abgerollt werden. Zum Vorschein kommt nun der ‚formgebackene‘ Schaumstoffkern des Sitzes, den ich in der Mitte und hinten mit 10mm Verbund-Schaumstoff aufgefüttert habe.

Verbundschaum ist so etwas ähnliches wie Klebefleisch; nur eben nicht mit verklebten Fleischabfall, sondern bunten Schaumstoffflocken und daher etwas härter als ‚normaler‘ Schaum. Essbar ist beides eigentlich nicht wirklich...!

Also, die Lage Verbundschaum habe ich mit Technicoll-Schaumstoffkleber auf dem Schaumstoffkern des Sitzes geklebt. Dieser Kleber wird wie herkömmlicher Kontaktkleber verarbeitet, also beide Teile einstreichen, abtrocknen lassen, positionieren und dann unter Andruck verkleben. Bezogen habe ich den Kleber vom Schaumstoff-Fachhändler. UHU-Sprühkleber, angeblich extra zum Schaumstoff kleben gemacht, hatte sich übrigens nicht bewährt!

Die aufgeklebte Matte wird nun an den 10mm hohen Kanten mit einem scharfen Wellenschliff-Messer beschnitten und der Form des Unterbaus angeglichen. Ganz elegant geht das (wenn die Frau zum shoppen gegangen ist) mit dem elektrischen Küchenmesser ☺ Diese Arbeit muss man mit etwas Gefühl machen, da offensichtlich eine ‚Schaumstoff-Spachtelmasse‘ immer noch nicht erfunden wurde und sich Unebenheiten später bis auf den Außenbezug durchdrücken und abzeichnen.



Stage 1: Der Bezug ist aufgerollt, bleibt aber vorn an der Sitzkarkasse angeheftet. Der Verbundschaumstoff ist aufgeklebt und die Kanten der Sitzform angeglichen; meine Frau konnte ich leider nicht zum shoppen bewegen.

Die Markierung zeigt die Lage der Heizmatte, dieser Bereich wird mit der Tesa-Alufolie abgeklebt. Die blauen Markierungen in der Mitte unten zeigen die Position von dickeren Kabeln bzw. einem Überlastschalter in der Heizmatte. Damit das später nicht am Allerwertesten drückt, wird hier der Schaumstoff mit einem Lötkolben leicht eingeschmolzen, so dass sich die Teile dort einlegen können...

Nun wird die Heizmatte in der gewünschten Position aufgelegt, ich habe sie quer verwendet, und die Umrisse mit gut einem cm Übermaß mit einem Filzstift aufgezeichnet. Diese Fläche wird nun mit dem erwähnten selbstklebenden Aluband von Tesa beklebt. Damit soll sichergestellt werden, dass später die Wärme der Heizmatte nach außen reflektiert wird und nicht in den Tiefen des Sitzschaums verschwindet.



Stage 2: ...und das sieht dann so aus. Am Ende des Brandmals (Pfeil) wird der 8mm Durchlass für das Anschlußkabel der Heizmatte gebohrt.

Die Alustreifen von Tesa kleben auf dem Sitzschaum übrigens -einmal angedrückt- extrem stark. Will man später noch was korrigieren, kommt beim Abziehen schon Schaum vom Sitzkissen mit hoch.

Die Heizmatte wird nun mit Schaumstoffkleber auf der Alufolie verklebt, das Kabel durch ein gebohrtes 8mm Loch durch die Sitzkarkasse geführt und an der Unterseite mit einem Kabelbinder zugentlastet fixiert.



Stage3: Der Sitz mit der -leider nicht ganz gerade- aufgeklebten Heizmatte.

Der Kontaktkleber packt unbarmherzig zu und vergibt, einmal angedrückt, keine Fehler falls man die Lage doch noch anders ausrichten möchte.

Hier darf einem die kleine Schiefelage aber im wahrsten Wortsinn mal am Hintern vorbei gehen!

Über die Heizmatte habe ich zur Egalisierung von Unebenheiten noch eine Lage weichen 5mm Schaumstoff gelegt und -leicht gespannt- an den Rändern und der Mitte des Sitzes mit Schaumstoffkleber fixiert.

Der Bezug kann nun wieder aufgebracht und an den Rändern der Unterseite mit Klammern festgetackert werden. Vorteilhaft ist hier sicherlich ein guter Elektro- oder Drucklufttacker. Ich habe mir einen mechanisch bedienbaren für 12,- Euros gekauft mit dem diese Arbeit auch prima zu erledigen ist. Der Tacker sollte allerdings eine Schlagkraftregulierung besitzen, da der Kunststoff der Sitzkarkasse doch recht hart ist und man hier ordentlich Bums braucht um die Heftnadeln einzutreiben.

Die Aufpolsterung des Sitzes trägt natürlich etwas auf. Trotzdem wird der alte Bezug nicht zu klein und kann wiederverwendet werden, wenn auch etwas ‚auf Kante genäht‘ bzw. geheftet.



OK, beim Fixieren des Bezugs hat nicht gerade der alte Polstermeister gearbeitet. Das Bild soll aber auch nur zeigen, dass das Festheften des Bezugs auch mit einem einfachen mechanischen Tacker ganz ordentlich gelingen kann. Ich verwendete Feinklammern vom Typ 053 mit 6 oder 8mm Tiefe. Viel tiefer sollten die Klammern nicht sein, damit sie auf der anderen Seite der Karkasse nicht durchstechen und beim Aufsitzen evtl. empfindliche Körperteile beeinträchtigen ☺.



Stage 4: ‚eh wo-Allah‘, wie der alte Franzose sagt ☺. Obenrum sind wir wieder bekleidet.

Weiter geht's auf der Sitzunterseite.

Ich wollte den Platz auf der Unterseite möglichst –wie bisher- nutzen, um dort einige Kleinigkeiten wie Verbandszeug und Warnweste unterzubringen. Das funktioniert leider nur in der Sitzbankstellung ‚hoch‘, da nur so die Halteachsen zwischen Sitzunterseite und Motorrad genug Platz bilden. Zwischen die beiden Halteachsen habe ich einige Fahrradschlauchstücke gespannt und nun zwischen denen und der Sitzunterseite die Utensilien verstaut.

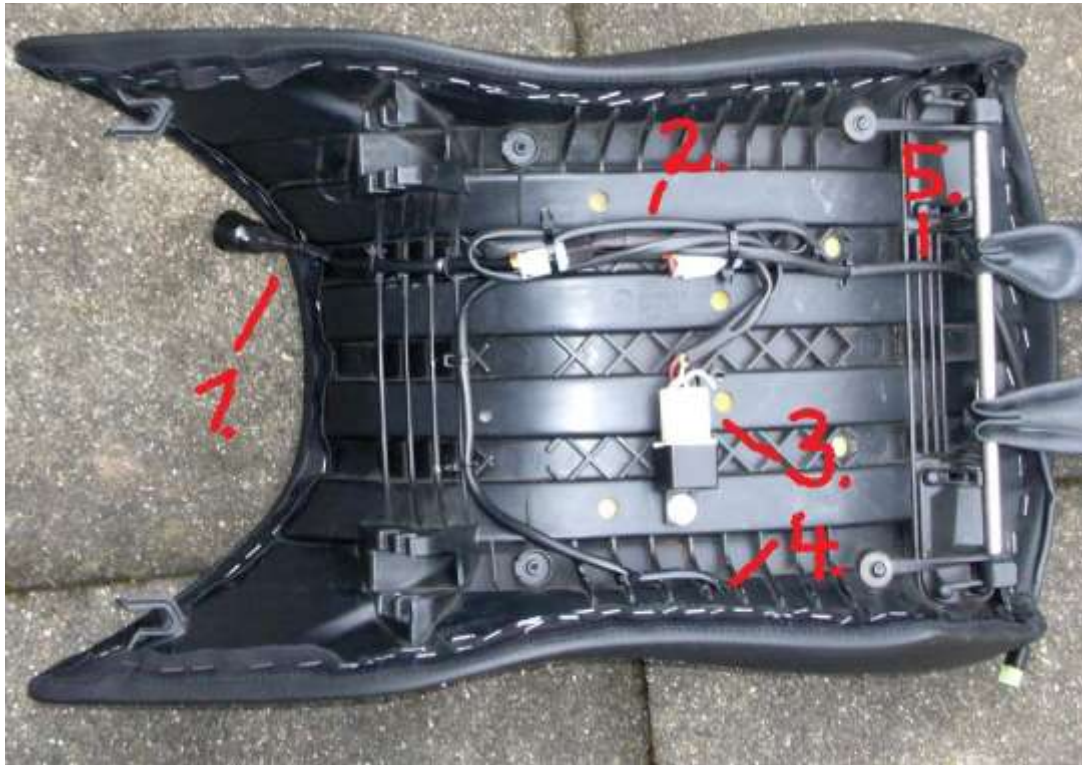
Für die Sitzheizung sollten das Schaltrelais und die Steckkontakte möglichst ‚Regenwasser-fern‘ untergebracht werden; deshalb habe ich das Relais in etwa der Sitzmitte von unten an die Karkasse angeschraubt und die Stecker zusammen mit den Restkabeln mit Kabelbindern am Unterboden fixiert.

Der zweistufige Bedienschalter kann nun z.B. im Cockpitbereich angebracht werden; dafür müssen aber die Anschlussleitungen verlängert werden und es hat außerdem den Nachteil, dass bei Abnahme des Sitzes eine weitere Steckkupplung gelöst werden muß. Ich habe den Schalter an der Vorderseite des Sitzes nach oben geführt und ebenfalls an dem Sitzunterbau mit Kabelbindern fixiert. Hier ist der Schalter gut zugänglich, stört nicht beim sitzen und ist zusammen mit dem Sitz abnehmbar.

Die Stromversorgung erfolgt durch die serienmäßige 12V-Bordsteckdose der GS an der linken Seite des Moppeds. Details dazu später.

Vorteil am Rande ist bei dieser Lösung, dass die Steckdose der GS bei ausgeschalteter Zündung über den CAN-Bus ebenfalls stromlos geschaltet wird und so ein Leersaugen der Batterie bei evtl. noch eingeschalteter Sitzheizung vermieden wird.

Hier der fertige Fahrersitz mit Kabelage von unten:



1. Bedienteil mit Zweistufenschalter
2. „Kabelbaum“
3. Schaltrelais
4. Durchlassbohrung des Anschlusskabels der Heizmatte
5. Anschlusskabel zur 12V-Stromversorgung



Der heizbare Fahrersitz betriebsfertig und mit Erste-Hilfe Pack und Warnweste.
(Fortsetzung Teil III: Soziussitz und elektrischer Anschluß an's Bordnetz)