

# CHEFSACHE

## Des Kanzlers neue Gixxer

Es war einmal: Der böse Wolf und die olle dreivierteil-GSX-R – sozusagen wie im Märchen. Dabei mutierte eine 18 Jahre alte 750er zum Schrecken der Straße.

„Altes Krad, warum hast du so große Vergaser?“ „Damit ich dich besser fressen kann...“



Neulich im Bayerischen Wald: Action am Arber. Ein Dutzend flotter Ducatisti tobt mit großer Freude durchs Revier. Ein sportlicher 1098er Pilot führt das Italo-Rudel an. Er gibt seinem nagelneuen Superbike energisch die Sporen. Volles Rohr – und trotzdem zieht die olle Gixxer vor seiner Nase deutlich weg. Einfach so. Welch dreiste Frechheit. Und damit nicht genug, denn jetzt fängt der Wahnsinnige da vorn auch noch an, mit dem ältlichen Ding demütigende Faxen in den Ecken zu veranstalten. Wild driftet die Fuhré durchs Winkelwerk – selbst in schnelleren Bögen gelingen dem lebensverneinenden Verkehrsteilnehmer abenteuerliche Quersteher, die stets mit einem sauberen Strich ausgeleitet werden. Als wäre nichts selbstverständlicher. Und mit erigiertem Vorderrad hämmert der dann auf die jeweils nächste Gerade. Das gibt's doch gar nicht. Selbst mit besonders dicken Backen (beziehungsweise Eiern) ist dem durchgeknallten Typ auf der gebrauchten Luftpumpe einfach nicht beizukommen. Dabei hätte man sich beim letzten Tankstopp noch kollektiv lustig gemacht. Über den „Poser mit dem Schriedfaida“. Mitleidige Blicke inklusive. Und überhaupt: Japaner! – dann auch noch ein fast 20jähriger... „Wie oft soll'n wir denn auf den warten?“

Tja, manchmal kommt es anders. Und zweitens, als man denkt.

### Was war passiert?

Helmut S., wegen offensichtlich hanseatischer Namensvetterschaft schlicht „Kanzler“ gerufen, war mit seiner neuerworbenen Gixxer einfach mal seriös spazierengefahren. Er hatte sich das Ding kürzlich bei einem süddeutschen Spezialisten besorgt: Wolfgang Bätz – auch unter dem Namen Custom-Wolf bekannt. Die Adresse ist nicht nur für treffsicheres Design bekannt, sondern auch für technisch ungemein saubere Arbeit. Wolfgang hatte besagte GSX-R im Auftrag aufgebaut: Ein 750er Modell der zweiten Generation – stark gecleant und, natürlich, mit dem 11er Treibsatz der großen Schwester ausgestattet. Aber der Kunde spulte mit der Maßanfertigung gerade mal 600 Kilometer ab, um sich dann plötzlich doch mehr aufs Cruisen zu besinnen. Harley D. –olé, Shit happens. Also stand das Teil wieder zum Verkauf. In dem Moment betrat Kanzler Helmut die Bühne. Dem gefiel der gestrippte Bolide wohl – allerdings hegte er Dünkel, ob mit dem Standard-11er denn Staat zu machen sei. Eine Probefahrt offenbarte dann auch prompt „eingeschlafene Füße“. Nöö – das ginge so ja gar nicht. Kein Wunder, denn normalerweise pflegt der Kanzler per R1 durch die Gegend zu fegen...

## Handlungsbedarf

Eingeschlafene Füße? Das ließ sich Wolfgang nicht zweimal sagen. Umgehend konsultierte er seinen Motor-Spezialisten: „Einmal bitte das volle Programm für den großen Ölkühler-Feinripp. Es darf auch etwas mehr sein...“ Bei BBM-Power nimmt man solche Ansagen stets ernst und richtete mit schwäbischer Gründlichkeit ein amtliches 1280er Aggregat an. Inklusiv üppiger Flachschieber-Beatmung, grob modifizierter Exhaust-Abteilung und passender Feinstabstimmung. Derart bewaffnet, galt es, erst mal eine angemessene Einfahr-Distanz abzuleisten. „Die rüttelt aber mal g'scheit!“, meinte der feinmechanisch verwöhnte R1-Kanzler zunächst noch und wunderte sich über den rustikalen Charakter des frisierten Eisens - bevor grünes Licht fürs ernsthafte Anreißen im vollen Drehzahlbereich herrschte. Aber dann bekam der Helmut spontan doch recht feuchte Augen. „Die geht ja wie'd Sau...!“, sprach's, und ließ seine R1 fortan meist links liegen.

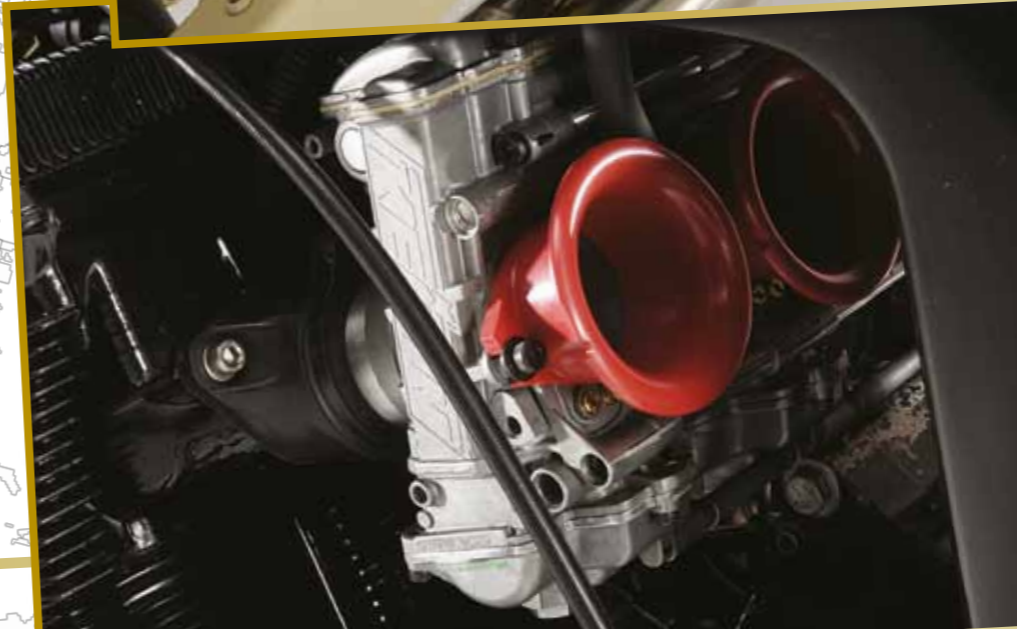
## Fahrwerk & Co

Gleich auf den ersten Blick fällt eine fundamentale Rahmen-Amputation ins Auge: Statt der großzügig abgestützten Serien-Konstruktion kam hier eine beinahe unsichtbare Spezialität aus dem Hause Custom Wolf zum Zuge: Das alternative Kleinod ist nicht nur schraubsondern auch TÜVbar. Durch diesen Kunstgriff gelang eine deutliche Verschiebung gewohnter Proportionen - plötzlich wirkt die Schwinge wie ein eigens verlängertes Sonderbauteil, obwohl es sich hier im Grunde tatsächlich „nur“ um 11er GSX-R-Standard handelt. Allerdings wurde die hintere Radführung unter Verwendung eines modifizierten Fire-Blade-Federbeins moderat angehoben, was der sturen Geometrie ein etwas freundlicheres Handling bescherte. Die Front blieb im Prinzip unverändert, die 750er USD-Fork bekam lediglich neue Wilbers-Innenreien spendiert - fertig war das Zauberfahrwerk fürs Landstraßenrübern. Fehlten eigentlich nur noch ein paar optische Kleinigkeiten nebst angemessenem Lackdesign, was im Hause Custom-Wolf sozusagen schlicht und ergreifend vollstreckt wurde: Selbstverständlichkeiten auf hohem Niveau. Tja, und dann kam der Tag, an dem der Kanzler von einem befreundeten Ducati-Fan zur flotten Tour durch den Bayerischen Wald eingeladen wurde. „Wir treffen uns dann nachher an der Tanke...“



Pics: Bätz & Freunde Text: Hendrik Sloot





### TECHNISCHE DATEN

<b>Modell:</b>	Suzuki GSX-R 750, Bj. '90
<b>Besitzer:</b>	„Kanzler“ Helmut Schmidt
<b>Erbauer:</b>	Fa. Custom-Wolf, An der Laaberquelle 4, 92367 Laaber, Fon: 09186/90090, eMail: info@custom-wolf.de, Web: www.custom-wolf.de
<b>Motor:</b>	GSX-R 1100, stark modifiziert by BBM-Power (www.bbm-power.de), 1280 ccm, Kanäle bearbeitet
<b>Ölkühler:</b>	Setrah, GSG-Halter, Krontec-Anschlüsse
<b>Vergaser:</b>	41er Keihin FCR
<b>Luftfilter:</b>	nein, Trichter
<b>Auspuff:</b>	Cobra-4-in-1-Krümmen, BSM Future-Schalldämpfer
<b>Rahmen:</b>	Serie, modifiziert, verschraubter Custom-Wolf-Heckrahmen
<b>Schwinge:</b>	GSX-R 1100, mit 1100W-Bremsanlage modifiziert
<b>Federbein:</b>	CBR 1000 (SC50, inklusive Umlenkung), modifiziert
<b>Gabel:</b>	GSX-R 750, mit Wilbers-Federn und -Dämpfungs-komponenten modifiziert
<b>Gabelbrücken:</b>	GSX-R 750, LSL-Sport Match als Riser
<b>Räder:</b>	Bandit 1200, vorn 3,5" x 17", hinten auf 6,25" x 17" verbreitert
<b>Bereifung:</b>	Michelin Pilot Power, vorn 120/70/17, hinten 190/50/17
<b>Lenker:</b>	Fehling
<b>Bremsen:</b>	vorn 6-Kolben Tokico-Zangen, hinten GSXR 1100 W
<b>Fußrastenanlage:</b>	Lucas
<b>Tank:</b>	Serie, stark modifiziert by Custom-Wolf (vorn ca. 10 cm niedriger), Pop Up Tankdeckel
<b>Scheinwerfer:</b>	Bullet
<b>Höcker:</b>	Bimbo's Python, stark modifiziert
<b>Kotflügel:</b>	Custom-Wolf
<b>Armaturen:</b>	Edelstahl-Tastschalter im Griff, E-Box
<b>Instrumente:</b>	Motogadget Mini, in Gabelbrücke integriert
<b>Sonstiges:</b>	Blinker, Rücklicht und Kennzeichenaussparung im Heck, Custom-Wolf-Seitenständer, Custom-Wolf-Batteriebehälter, Gaszüge mit Mountainbike-technik, Custom-Wolf-Griffe, komplette Elektrik im Heckrahmen, Krüger & Junginger-Offset mit 520er Kette, Rahmen, Gabel, Schwinge und viele Kleinteile pulverbeschichtet, Felgen poliert
<b>Danke an:</b>	Mario S.