



DON'T CALL ME A FIGHTER

Der Wolf kehrt zurück in die deutschen Wälder. Auf den Straßen war er nie wirklich weg: Seit über 30 Jahren baut der Custom Wolf Wolfgang Bätz Motorräder zu rollenden Schätzen um. Auf dem Hockenheimring zeigt er uns, was er kann

TEXT: JENS KRATSCHMAR, FOTOS: VOLKER ROST

Als Steven Myatt Anfang der 1990er den Begriff »Streetfighter« aufschrieb, konnte er die irren Auswüchse – besonders in Deutschland – nicht erahnen. Rein als Bezeichnung gedacht für verunfallte Supersportler, denen findige Briten einfach die zerstörte Verkleidung entfernten und einen Superbike-Lenker verpassten, erwuchs daraus eine umbauwütige Szene, mit ihrer Blüte bis Ende des letzten Jahrtausends. Über die teils grenzwertigen Kreationen dieser Zeit

soll hier kein Wort verloren werden. Nur erlaube ich mir noch einen kurzen Blick zurück auf die Vergangenheit des Wolfgang Bätz alias Custom Wolf, denn auch er ist nicht frei von derartigen Sünden mit hohem Heck und Autofelge in der VFR-Schwinge. Der Unterschied ist nur: Während die Fighterszene geschrumpft ist, gibt es den Custom Wolf immer noch in voller Stärke, da Wolfgang sich und seinen Stil ständig neu erfindet und mit enormem technischem Können heute Bikes der Champions League baut. Der Meister selbst zu seiner Vergangenheit: »Ich weiß nicht warum, aber jeder meint, ich käme aus der Fighterszene und hab immer nur Fighter gebaut. Früher hat mir das tatsächlich sehr gut gefallen.

Das waren leistungsstarke und aggressive Umbauten mit vielen Ideen und auch handwerklichem Geschick. Doch ich wollte schon immer das bauen, was mir taugt, egal ob aggressives Sportbike, Cafe Racer, Harley mit Starrrahmen, Dragstyler jeder Art oder einfach eine Mischung, die mir gefällt und schlussendlich auch den Leuten, die diese Motorräder dann kaufen und fahren«, spricht der Wolf und schiebt diesen herrlichen Umbau aus dem Anhänger auf den WM-Kringel in Hockenheim.

Der Cafe Dragster ist die jüngste Kreation aus der Werkstatt im bayrischen Laaber. Jedoch die immer gestellte Frage nach dem Basismotorrad für den giftgrünen Gewaltprügel ist indes schwierig zu beantworten. Auf den ersten Blick ist klar: Suzuki-GSX-R-Motor. Korrekt, doch atmen statt der 1047 der Serie nun 1277 Kubik Hubraum durch TMR-Flachschieber von Mikuni ein und hämmern 160 Pferde ans Hinterrad. Für deren Kühlung



sorgt ein heizkörpergroßer Ölkühler von Setrab. Das erstarkte Kraftwerk findet Platz im Rahmen einer Kawasaki Z-ST von 1982 – richtig gelesen, ein Kardan-Tourer. Grund dafür ist der einfache Umstand, dass der Rahmen von Haus aus breiter baut als einer mit Kettenantrieb. Somit muss das Rohrgeflecht nicht so extrem an die verlängerte Benelli-TNT-Schwinge und die darin beheimatete 7-Zöller-Felge aus eigener Fertigung angepasst werden. Das war's aber auch schon mit »Einfach« bei diesem Edelteil, denn Wolfgang holt für seinen Kunden Udo und dessen neues Bike alles aus der Trickkiste, was geht.

Für den Suzi-Motor im Kawa-Rahmen müssen neue Halterungen gefräst werden, ebenso für das Mono-Federbein einer Benelli Tornado und besagter Schwinge der TNT. Riesigen Aufwand bereitet Wolfgang sein Anspruch, vorn wie hinten Perimeter-Bremsen mit 420 Millimeter-Durchmesser zu verbauen. Insbesondere an der Hinterradfelge bleibt dem Custom Wolf deshalb nichts anderes als eine Neuanfertigung übrig. Die großen Vorteile dieser optisch

sehr ungewöhnlichen Bauweise sind: eine wesentlich größere Bremsfläche, es können größere Bremssättel verbaut werden und, Obacht, Physik: Die Bremskräfte wirken direkt auf die Felgen und den Reifen. Bei konventionellen Scheibenbremsen wirkt die Kraft zunächst auf die Radnabe und erst über die Speichen auf die Felge selbst. Das ist zwar im gesetzeskonformen Fahrbetrieb

210er-Poser-Walze in elends-langer Schwinge geht nicht? Den Gegenbeweis siehe oben: Angststreifen von unter fünf Millimetern sollte jeden Zweifler verstummen lassen. Ebenso wie der Lack von Markus Pfeil, der Tank und Heck zur Glitzer-Invasion macht

eher unwichtig, im Rennsport hingegen keine nebensächliche Geschichte. Durch diesen Vorteil können wesentlich leichtere Räder verbaut werden, da Naben und Speichen nur das Gewicht des Motorrads tragen müssen. Doch das Gewicht ist auch der Nachteil dieser Bauform, ebenso die deutlich erhöhten Kosten für die Fertigung. So hat sich diese Art der Bremse in der Serie nur bei Buell durchgesetzt – beim Auto verbaute Audi in den 1990er eine Zeitlang Perimeterbremsen in der Oberklasse und auch Porsche im 356er von 1962. Die Exoten im Bremswerk werden beim Cafe Dragster vorn von einer Beringer-Pumpe und hinten von

Eigentlich schade um die Benelli TNT, die die Schwinge spendiert. Doch verlängert um 70 Millimeter verhindert sie formschön, wie sicher den Überschlag beim Kraftein-satz. Bitte merken: Rahmen in Schwarz-Bronze gepulvert. Krass-geile Optik



einer Nissin-Pumpe mit Braking-Sätteln unter Druck gesetzt.

Und wo er für die Hinterradfelge gerade an der Fräse steht, fertigt er direkt noch ein neues Ritzel mit 24 Millimetern Offset. Eben dieses ist nötig, um den 210er-Reifen in der Schwinge in der Flucht zu halten. Über dem breiten Marathon-Pneu von Metzeler thront Udo nun auf einem Höcker im Stile der alten Kawa-Zs, der von einem neugestalteten Heckrahmen aus der Wolf'schen Rohrbiegemaschine gehalten wird.

Auch am Frontend fließt das volle Custom-Wolf-Luxus-Programm rein: Wilbers beschichtet die Gabel einer 1300er-Hayabusa mit Gold-Nitrit, Wolfgang fertigt neue Gabelbrücken. Die obere nimmt zusätzlich eine Motogadget-Uhr auf, die Marchesini-Schmiedefelge trägt gleich zwei der mächtigen Perimeter-Bremsscheiben – die 160 PS wollen gezügelt werden.





Ich, der Cafe Dragster und der Hockenheimerling: Nur selten wurde ich auf einem Moped so unbarmherzig durchs Getriebe gezogen wie von dieser Urgewalt. Und wer jetzt an der Sinnhaftigkeit einer lange Schwinge zweifelt, dem sei gesagt: Wenn die Kiste vorn nicht steigen soll und darf, gibt's keine bessere Wheelie-Kontrolle, als ein Hinterrad, das gefühlt zwei Meter hinter dem Motor rotiert. Der 1277er-Big-Bore reißt derart übel an, dass ein Fiffi am Straßenrand mal flugs in die offenen Ansaugtrichter gesogen wird und nur als kurze Fehlzündung den Raketenstart stört. Wer sich immer schon fragte, wie sich eine Gewehrkuugel beim Abschuss fühlt, möge den Ritt auf diesem Höllengerät wagen. Zugegeben, der lange Radstand ist am Kurveneingang hinderlich, aber mit etwas Druck auf die Hüfte fällt die grüne Sau recht knackig in den Radius, man könnte auch von agil reden. Und wieder dieser Moment, wenn die Drosselklappen auf vollen Durchzug gestellt werden und der Micron-Endtopf zum Marsch bläst, dann erinnert sich der Hockenheimerling an die gute Zeit der alten Krawallisten in seinem Oval und verdrückt Tränen der

Oben: Einen Makel habe ich dann doch gefunden. Da hat doch jemand an den Benzinschläuchen die Klammern vergessen. Mensch, Wolfgang, wie kannst du nur?

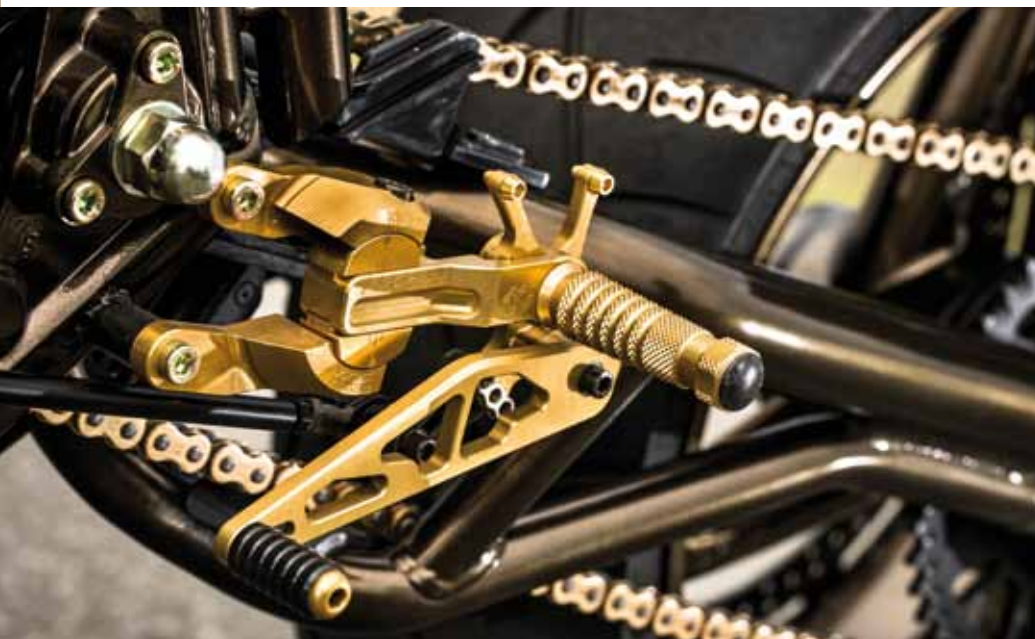
Rechts: Im Profil kommt der elendslange Radstand zur Geltung. Ist das Vorderrad schon durch die Nordkurve des Rings, ist das Heck noch am Einlenken

»Meine Philosophie ist und bleibt: Ein Bike muss die perfekte Kombination aus Design, Fahrbarkeit und deutscher StVZO sein. Nur so macht es Sinn und das ist meine Verantwortung«

Ergriffenheit. Eben diese Tränen zieht es waagrecht aus meinen Augen, wenn ich die Kurve anpeile und sich die Bremsen an den Felgen eifrig der Verzögerung widmen. Das Wort »Anker« presst über meine Lippen. Ohne ABS heftig wimmernd, steht mir die Curry-Pommes vom Mittag fast wieder am Kehlkopf: so heftig der Killer-Motor, so heftig die Mörderbremse. Schön analoges Geknalle auf dem Asphaltkringel. Schwerst erregt tappe ich nach dem Ritt nochmal um die Cafe Dragster. Mensch, dieser Custom Wolf ist ein alter Hund, alleine die Fertigungstiefe aus der eigenen Werkstatt lässt staunen, dazu ein fast krankhaft cleanes Finish. Das gibt's heute fast nicht mehr.

»Don't call me a Street Fighter!« knistert es zu mir herüber. Ich höre genau zu. Das ist kein Fighter und wenn doch, willst du nicht gegen ihn antreten. Er tritt dich einfach in den Boden. Ein großartiges und durchdachtes Gerät von edlem Geblüt. Zum Fahren gebaut, zum Anschauen geboren.





TECHNO

KAWASAKI Z 1000 ST | BJ. 1982

ERBAUER: WOLFGANG BÄTZ/CUSTOM WOLF

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt, dohc-Vierventiler,
1277 ccm (Bohrung/Hub 83 x 59 mm)

Kolben/Zylinder Wiseco/Racers-
..... Warehouse-Kit
Zylinderkopf Racers-Warehouse-Kit
Vergaser Mikuni TMR 36 Flachschieber
Luftfilter offenen Trichter mit Schaumstoff
Auspuff Speed Products-4-in-1/
..... Micron-Dämpfer
Sonstiges Custom-Wolf-Gehäuseentlüftung
Leistung 160 PS bei 9750 /min
Drehmoment 142 Nm bei 8550 /min
Höchstgeschwindigkeit k.A.

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, modifiziert

Gabel Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa
Gabelbrücken Custom Wolf
Schwinge verlängerte Benelli-TNT-Schwinge
Federbein Benelli Tornado, voll einstellbar
Räder vo. Marchesini-Felge m. 120/70-17
..... hi. Custom Wolf 7" m. 210/60 ZR 17
Reifen vo. Metzeler Sportec,
..... hi. Metzeler Marathon
Bremsen vorn Braking-Perimeter,
..... Doppelscheibe, m. Braking-4-Kolbensattel,
..... hi. Braking-Perimeter-Bremse m.
..... Braking-4-Kolbensattel

ZUBEHÖR

Tank Kawasaki, modifiziert
Tankdeckel Monza
Elektrik Custom Wolf mit M-Unit
Heck Custom Wolf
Sitzbank Custom Wolf
Schutzblech Custom Wolf
Blinker LED-Blinker, hi. im Rahmenzug

METRIE

Leergewicht 195kg
Radstand k.A.

INFO

Custom Wolf
Wolfgang Bätz
An der Laaberquelle, 92367 Laaber
© (09186) 90090
www.custom-wolf.de

CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + konsequent an die handwerkliche Perfektion herangeführt und umgesetzt
- + brutaler Motor mit Manieren, trotz Flachschiebervergasern
- + Trotz langem Radstand und Mördereinführung überraschend agiles und fahraktives Krad
- + heftig beißende Scheibenbremsanlage mit Hinguck-Garantie
- aufgrund der breiten Gummis und der langen Schwinge verlangt das Fahrwerk eine herrische Hand, trotzdem fern von störrisch
- sündhaft teuer
- dauerhaft trockene Kehle aufgrund der ständig um das Bike drängenden Menschen, mit vielen Fragen