

TEXT: KATHARINA KLIMPKE, FOTOS: VOLKER ROST

# VOLL AM LIMIT

Der Custom-Wolf setzt alles auf eine Karte. Design und Fahrbarkeit, beides muss für den erfolgreichen Umbauer zur Einheit verschmelzen. CUSTOMBIKE hängt sich ans Hinterrad seines aktuellen Suzuki GSX 1100-Racers

Perfektionist: Wolfgang Bätz testet jedes seiner Bikes selbst – gibt Gas, drückt es in die Kurven, beschleunigt heraus, zieht am Hahn, stellt nach, verbessert, tüfelt ...



Alles fließt: Trotz des extremen Abflexens des Originalrahmens wirkt die GSX 1100 optisch länger, als der Radstand vermuten lässt. Das liegt vor allem am brutal kurzen Heck.



## ZWEITE MEINUNG

„Mit meiner rattigen Zweitakt-Kanuni bin ich ja auch eher zum gemächlichen Fahren verurteilt. So freue ich mich immer wieder, wenn sich die Gelegenheit bietet auch mal was Schnelleres zu testen. Eigentlich habe ich mit Cafe Racern nichts am Hut, doch solch ein potentes Bike, das noch dazu Rasse und Formvollendung vereint ohne mit übermäßigem Designgeschwuchtel zu nerven, macht auch mich an. Bei diesem Cafe Fighter könnte ich schwach werden. Wo ist mein Sparbuch...?“

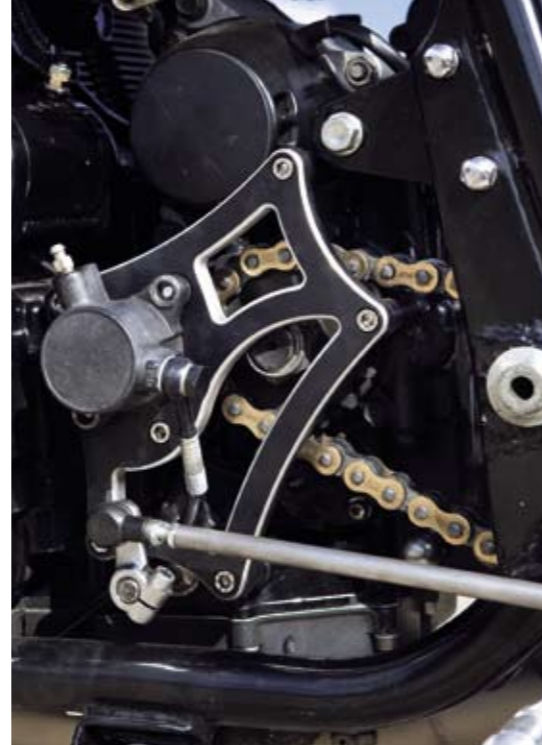
### JENS MÜLLER

... ist völlig aus dem Häuschen, weil er es auf seine alten Tage doch noch zum Coverboy der BIKERS NEWS gebracht hat. Wenn nur die Autogrammkarten schon fertig wären ...



**E**in alter Hund mit Arthrose und eine Schildkröte, eine mittelpträgliche Honda und zahllose altertümliche Guzzis – Tiere und Motorräder unseres CUSTOMBIKE-Teams weisen uns nicht gerade als Experten in Sachen Schnelligkeit aus. Doch der Eindruck täuscht. Wenn uns eine Einladung wie die von Wolfgang Bätz auf den Tisch flattert, da vergessen wir auf der Stelle unsere gemütlichen Vorlieben und freuen uns wie kleine Kinder aufs Ziehen am Gashahn. Zumal ein Besuch beim Custom-Wolf im bayrischen Laaber noch etwas garantiert: Der Sinn für Linien und Design wird hier jedem Motorrad, das die Hallen verlässt, mit auf den Weg gegeben. Wolfgang ist in der Hinsicht kein unbeschriebenes Blatt, die jahrelange Arbeit als Grafik- und Industriedesigner hat Spuren hinterlassen, das mindestens ebenso lange

Rumtreiben in der Katana-Szene ebenfalls. Heute, gerademal fünf Jahre nach Gründung seiner Werkstatt, hat sich der Custom-Wolf nicht nur in der Fighter-Szene einen Namen gemacht. Nach und nach folgen nun auch flache Harley-Umbauten, da geht einer seinen Weg. Von Beginn an achtet Wolfgang auf fließende Formen an seinen Bikes und bleibt einer Aussage immer treu, „bei uns bestimmt das Design die Funktion“. Er nimmt den Fightern die aggressiven und morbiden Attribute, präsentiert von Beginn an lieber einfarbig lackierte Sportler mit eigenständigen Linien. Und von noch etwas ist der Ästhet überzeugt: „Auch ein individuell gestaltetes Motorrad sollte nur einem Zweck dienen – dem Fahren.“ Dafür zerflext er auch schonmal einen Martin-Rahmen, „fast blasphemisch, aber wenn es doch sein muss.“, flüstert er uns zu. Beim aktuellen Werk war derartige Gottesläste-



Ein kleines Detail, in dem viel Arbeit steckt: Wo der Tacho normalerweise neben der Gabel sitzt, versinkt er hier im Tank.



rung zum Glück nicht nötig. Um die 80er Jahre-GSX 1100, bestückt mit dem Aggregat der großen Schwester GSX-R, in einen Café Racer zu verwandeln kürzte er das Chassis lediglich extrem, schnitt Überflüssiges weg und sparte insgesamt gute zehn Kilo an Gewicht ein. Der Tank wurde tiefergelegt, mittels zuvor angefertigter Mustern aus Modellierschaum entstand das Heck, die

**„Auch ein individuell gestaltetes Motorrad sollte immer nur einem Zweck dienen – dem Fahren“**

Bereifung blieb original. Dazu kommen wolftypische Feinheiten wie zum Beispiel der seitlich im Tank versenkte Tacho, eine Minmalelektrik oder Griffe mit integrierten Tastschaltern. Saubere Linien sind das Selbstverständnis des Designers. „Und ihr werdet sehen, es fährt sich auch toll.“ Lediglich eine Kröte müssen wir schlucken. Das Bike ist ein Kundenauftrag, der neue Besitzer



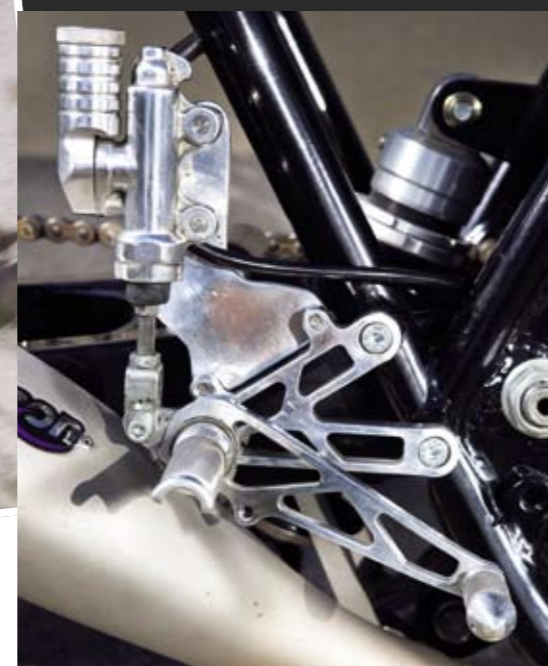
Der Gixxer-Motor macht das Bike zum kompromisslosen Sportgerät, das voll auf Durchzug steht. Durch den Umbau geht davon nichts verloren

1,90 Meter groß. Da Wolfgang seine Bikes auf den jeweiligen Fahrer maßschneidert, passt die Sitzposition für einen kleineren Fahrer nicht hundertpro – was dem Spaß aber keinen Abbruch tut. Und den macht der Racer wirklich. Die Großserientechnik lässt sich jederzeit ausreizen, das Bike bewegt sich auf der Hausstrecke wie auf der Autobahn wieselflink, keine Grenzen sind spürbar. Das unverwundbare Aggregat zieht ordentlich durch, auch wer schaltfaul ist, hat hier kein Problem. Dazu vermissen wir zwei Negativeigenschaften des Originals so gar nicht mehr. Speck und Schwere der Basis sind verschwunden. Und damit ist auch das

Nachdenken vor engen Kurven wie weggeblasen. Der Racer macht jede Schweinerei mit und trägt uns federleicht und agil durch die Landschaft. Und trotzdem spüren wir, wie es unter uns arbeitet, wie wir das Motorrad nicht nur fahren, sondern erleben. Wolfgang klärt auf: „Ich habe das Fahrwerk härter gefedert, man will ja merken, dass sich was tut.“ Und wer es übertreibt, wird mit den vernünftigen Bremsen in die Schranken gewiesen. Wir könnten noch lange weiterfahren, so gut gefällt es uns am Limit. Und dass durchdachtes Design dabei kein Hemmschuh sein muss, haben wir heute außerdem gelernt.



Das Heck wurde für die Aufnahme eines Monofederbeins umgebaut. Die Wilbers-Federung fällt hart aus, soll schließlich spürbar sein



## TECHNO

SUZUKI GSX 1100 | BJ. 1982

### MOTOR

GSX-R Vierzylinder-Viertakt, dohc-Vierventiler, 1128 ccm (Bohrung/Hub 78 x 59 mm)

Vergaser ..... GSX-R Mikuni, neu bedüst  
Ölsystem ..... Setrab Ölkühler  
Auspuff ..... 4-in-1 Cobra mit  
..... Micron GP Endtopf  
Getriebe ..... Fünfgang  
Sekundärtrieb ..... Kette, kürzer übersetzt  
Leistung ..... 145 PS bei 10.000/min  
Drehmoment ..... 100 Nm bei 8.000/min  
Höchstgeschwindigkeit ..... 240 km/h

### FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, stark gekürzt  
Gabel ..... GSX-R 1100  
Gabelbrücken ..... Custom-Wolf  
Schwinge ..... GSX-R 1100  
Federbeine ..... Wilbers  
Räder ..... GSX-R-Dreispeichen  
..... vorne 3.5 x 17" mit 120/70-17  
..... hinten 5.5 x 17" mit 180/55-17  
Bremsen ..... Scheiben, vorn Vierkolben  
..... hinten Zweikolben

### ZUBEHÖR

Tank ..... Suzuki GS 1000  
Lenker ..... Custom-Wolf  
Sitzbank ..... Custom-Wolf  
Instrumente ..... WMD  
Armaturen ..... GSX-R  
Frontfender ..... Custom-Wolf  
Fußrasten ..... LSL

### METRIE

Leergewicht ..... 210 kg  
Radstand ..... 1460 mm

### INFO

Custom-Wolf  
An der Laaberquelle 4, 92367 Laaber  
☎ (09186) 90090  
info@custom-wolf.de  
www.custom-wolf.de

### Preisbeispiele aus dem Programm von Custom Wolf

Motorhauteil mit Monofederbein-  
aufnahme für GSX-R-Motor ..... 360,- EUR  
Gabelbrückensatz ..... 590,- EUR  
Komplettpreis je  
nach Ausstattung ..... ab 10.000 Euro

## »» CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + völlig eigenständiges und maßgeschneidertes Design
- + Kraftvoller Motor mit Marathon-Potenzial. Dazu effektive Bremsen
- + Über zehn Kilo Gewichtsverlust vereinfachen das Fahren spürbar
- + Durch die hart ausgelegte Federung bewegt sich was, trotz Mainstream-Basis

- Soziaustauglichkeit? No chance
- In der vorgestellten Konfiguration ist die Ergonomie für Fahrer unter 1,85 Meter nicht ideal. Anpassung jedoch problemlos möglich