

STIRLING BOSS





Custom Wolfs Edelumbau einer Suzuki Bandit 1200
vereint die Tradition schwäbisch-britischer Renngeschichte
der 1950er Jahre mit der modernen Interpretation eines
Roadsters allererster Güte

Text: JENS KRATSCHMAR Fotos: VOLKER ROST

Garagenfighter oder Kunstwerk? Im Tiefflug
auf der Hausstrecke versteckt die piekfeine
Stirling-Moss-Bandit ihre wahre Schönheit
hinter einer Maske aus purem Fahrvergnügen
und satter Straßenlage

ur Legende wird ein Sieger meistens erst auf der Bahre. Die Formel-1-Krieger der 1950er Jahre hingegen waren ab dem Zieleinlauf zum Sieg bereits in diesen Stand erhoben, über Jahrzehnte bilden ihre Rennen die Grundlage für Träume und Geschichten.

Stirling Moss, der älteste noch lebende Grand-Prix-Gewinner, schaffte es zwar nie bis zum Gesamtsieg, ist aber trotzdem zur Legende geworden. Nur 1955 fuhr der Brite für die Stuttgarter und wurde Vizeweltmeister. Doch dieses eine Jahr reichte aus, um Moss ein Denkmal in Form dieses erstklassigen 1200er-Bandit-Umbaus zu setzen. Elke Bender, Besitzerin des Banditen und selbst bei Mercedes tätig, ließ Custom Wolf nach einem Treffen auf der CUSTOMBIKE-SHOW komplett freie Hand, um die Geschichte des Rennfahrers und seines 300 SLR als Vision in den Komplettumbau einfließen zu lassen. Heraus kam nach zweijähriger Arbeit eine Hommage an die vergangenen Zeiten und die Fahrer der alten PS-Monster.

Doch gehen wir weitere sieben Jahre zurück. Genau so lange stand das Krad als begonnenes Projekt in einer anderen Werkstatt, wollte einfach nicht fertig werden, gammelte schlicht und ergreifend vor sich hin. Wolfgang Bätz alias Custom Wolf erhielt den Auftrag, die ruhende Baustelle endlich abzuschließen und durfte aus dem Vollen schöpfen. Die Murkserei des ersten Umbauversuchs und deren Beseitigung glich einem kompletten Reset und führte den Erbauer in eine wesentlich modernere Richtung. Aus klassischen, runden Ansätzen der vergangenen SLRs wurde eine schärfer gezeichnete Version mit Ecken und Kanten. Das machen der handgetriebene Metall-

tank und das kantige Heckteil deutlich, das die gesamte Elektrik beherbergt und den Rest der Bandit sehr clean wirken lässt. Der Grundrahmen der Suzuki blieb unberührt, schließlich stand die Fahrbarkeit weit oben im Lastenheft, einzig der Heckrahmen musste neu erstellt werden. Thema Fahrbarkeit: Kontakt zur Straße hält die überarbeitete Gabel einer Benelli TNT, die durch Custom Wolfs Gabelbrücken eine würdige Klemmung erhielt. In das edle Fräswerk wurden Tacho und Kontrollleuchten eingelassen. Die umarmungswürdige Krüger-Schwinge wird per poliertem Federbein Teil des deutlich wendigeren Fahrwerks. Die extrem raren Lightcon-Felgen wurden hochglanzverdichtet, mit zusätzlichen Karbonabdeckungen versehen und mit Wave-Scheiben von Braking bestückt, in die sich Brembosättel verbeißen – unter Druck gesetzt von den Spiegler-Handpumpen einer, Obacht, Münch Mammut 2000. Gefühlt gibts nur 16 Paarungen dieser Art weltweit. Leider geil.

Der 1200er-Motor steht seit bald 20 Jahren als Garant für souveränes Vorankommen und Schmackes in allen Drehzahlbereichen. Hartnäckigen Gerüchten zufolge wurde dieser Ex-Sportmotor einzig über die Abgasanlage auf die PS-Zahl gedrosselt, die seine Homologation erforderte. Durch den Umbau auf offene Duplexfilter mit abgestimmter Vergaserbedüsung und einer knackigen Auspuffanlage, die keck vor dem Hinterreifen endet, zerren jetzt einige Pferde mehr im Geschirr.

Der von Luft und Öl gekühlte Vierling wurde zusätzlich zerlegt, gestrahlt und wieder zusammgebaut. Mit seiner nüchternen Gussoptik fügt er sich unauffällig ins Farbkonzept, der befensterte Kupplungsdeckel lässt

Heraus kam nach zweijähriger Arbeit eine Hommage an die vergangenen Zeiten und die Fahrer der alten PS-Monster



Denkmal für eine Legende des Motorsports. Marcus Pfeils Airbrushkunst setzte Originalmotive aus den Archiven fotorealistisch um



In der wohligen Erschöpfung nach der Kurvenhatz fällt schließlich die über jeden Zweifel erhabene Detailliebe ins Auge, die dem Betrachter Respekt abverlangt. Nichts ist hier dem Zufall überlassen



Über das polierte Federbein der Honda SC57 stützt sich die feine Krüger-Schwinge ab und schafft mit der Spiegler-Rastenanlage ein technokratisches Rennsportambiente



Das handgeformte Blech von Tank und Höcker nimmt die Formsprache des Grundrahmens harmonisch auf und macht eine schlanke Taille



Dank der sinnvollen und wenigen Änderungen am Fahrwerk taugt die Stirling Boss jederzeit für einen Ausflug ins kurvige Umland. Schön, gut und schnell

Jeder Blick gibt neue Details preis. Die Spezialadapter der Bremsscheibe, die Karbonabdeckungen in der Felge sowie die atemberaubende Arbeit von Marcus Pfeil am Tank. Die im Spritfass eingelassene Medaille zeigt Carl Benz, der 1886 von 127 PS aus einem Vierzylinder nur träumen konnte



TECHNISCHE DATEN

Stirling-Moss-Bandit 1200

Leistung: ca. 120 PS bei 8 500/min

Drehmoment: ca. 100 Nm bei 5 600/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, luft-/ölgelkühlt, vier Ventile pro Zylinder, dohc, Hubraum 1 157 ccm, Bohrung x Hub 79 x 59 mm, Fünfganggetriebe

Fahrwerk: Stahl-Doppelschleifenrahmen, USD-Telegabel, Standrohr-Ø 50 mm, voll einstellbar, Stahl-Zweiarmschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar. Radstand 1 430 mm, Nachlauf 104 mm, Doppelscheibenbremse vorn, Scheibenbremse hinten. Bereifung: 120/70 -17 vorn, 190/55 -17 hinten

CUSTOM

Motor: Duplex-Luftfilter, abgestimmte Bedüsung, hydraulische Kupplung. Krümmeranlage Akrapovic, Endtopf BSM Future. Kupplungsdeckel mit Fenster und Kurbelwellendeckel von GSG

Fahrwerk: Benelli-TNT-1130-Gabel mit Manis-Rennstreckeninlays überarbeitet. Krüger-Rohrschwinge mit Oberzug, Federbein Honda SC57. Spiegler-Handpumpen Münch Mammot 2000, Brembo- Bremssättel, Braking-Wave-Bremsscheiben. Felgen von Lightcon in 3,5 x17 vorn und 6 x17 hinten

Specials: Tank und Heck aus Blech auf Maß gefertigt, Cockpit Moto-gadget, Lenkerstummel von Hagen. Gabelbrücken, Heckrahmen und Kennzeichenhalter von Custom Wolf. Scheinwerfer Yamaha MT-01

eine technokratische Note erklingen. Gepaart mit dem knackigen Fahrwerk ergibt das eine kraftvolle und wendige Fahrmaschine, die auch auf langen Strecken keine Bandscheibe zum Glühen bringt. Das Rennen wird allerdings nicht von den reinen Leistungsdaten gewonnen, sondern vom beneidenswert schönen Paintjob aus der Pistole von Marcus Pfeil. Nach Freigabe von Elkes Arbeitgeber durften verschiedene Originalbilder und Logos aus dem Werksarchiv als Vorlage genommen werden und konnten so auf dem silbernen Grundlack verewigt werden, der an geschliffenes Aluminium erinnert – geschliffen wie die Mercedes Rennfahrzeuge von 1934. Die wurden aus Gewichtsgründen ihres weißen Lacks entledigt, was ein Kilogramm Gewicht sparte und ihnen den Namen „Silberpfeil“ einbrachte. Die rot eloxierte Gabel bildet einen dankbaren Kontrast zur silbernen Übermacht und soll an die Nummertafeln von damals erinnern, egal wie. Es passt einfach.

Widmen wir uns den Motiven aus dem Leben Moss', möchten wir fast eine Bewegung oder Dynamik erkennen. Es scheint, als würde der Rennwagen mit quietschenden Reifen um die

Ecke schießen, so fotorealistisch wurde das Motiv auf die Flanke des Tanks gebannt. Die Plakette des Firmengründers im Tank verbindet endgültig die wertvolle Historie seit 1886 und die moderne Schöpfung aus unserem Jahrtausend zu einer fahrbaren Zeitmaschine.

Neun Jahre und zwei Customizer später setzt die Stirling Boss Maßstäbe

Der Custom Wolf und Elke sind gleichermaßen glücklich wie auch beseelt, dieses Werk endlich auf der Straße bewegt zu wissen. Und gefahren wird es, keine Frage. Auf eigener Achse zum Wettbewerb, dort Preise und Pokale abräumen wie einst Stirling Moss auf der ganzen Welt und wieder retour in die baden-württembergische Hauptstadt. Ob's am Ende zur Weltmeisterschaft reicht, ist ungewiss, aber wenn selbst die Legende himself das Werk begeistert und in Ergriffenheit signiert, ist das Ritterschlag und Sieg genug. 📷



„Wonderful! Thank you – Stirling Moss“, diese Widmung hinterließ die Legende himself in tiefer Ergriffenheit, als er das Bike zum ersten Mal sah



Lassen wir die Motive auf uns wirken, spüren wir den Durst Stirling Moss' nach dem Rennen und hören wir den Sound des Achtzylinders, der um die Kurve schießt. Das Airbrush ist die ganz hohe Kunst an diesem gelungenen Umbau