

DER WIE EIN WOLF SCHRAUBT

Nur schön sein und als Trailerqueen zum Showposen gekarrt werden reicht nicht. „Erst wenn Funktion und Ästhetik harmonieren, ist das die perfekte Symbiose“, sagt der Custom-Wolf aus der Oberpfalz über seinen Umbau einer 1984er-K-100-RT.



Erst wenn etwas schwierig ist, fängt es an, Spaß zu machen“, sagt der Custom-Wolf alias Wolfgang Bätz aus der Oberpfalz. So zum Beispiel beim Auftrag, das Riesentrümmern einer K 100 RT in ein schlankes, sportliches Motorrad zu verwandeln. Als bei seinem Kunden Michel in Italien eine heftig umgebaute K 100 vorbeirauschte, war klar: So etwas wollte Michel nun auch haben.

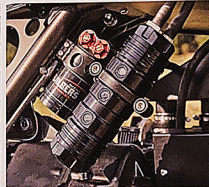
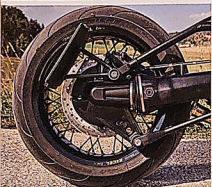
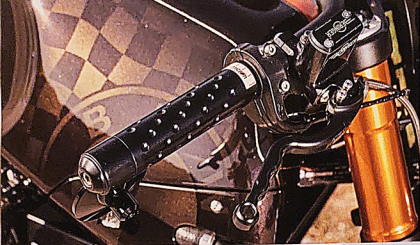
Die K 100 war nie eine elegante Schönheit, hatte ab Werk die Ästhetik eines Behördenfahrzeugs und den Sexappeal einer jungfräulichen Verwaltungsfachangestellten, die 40 Jahre alleine im Archivkeller des Finanzamts verbracht hat. „Das Projekt war schwer umzusetzen. Genau deshalb wollte ich es machen“, schmunzelt der Motorradbauer.

Doch bereits das Abspecken am Hinterteil als gute Maßnahme für eine schlanke Linie entpuppte sich schnell als Problem. Der Heckrahmen macht einen Knick, der eine gelungene Designlinie nahezu unmöglich macht. „Der muss ab. Einfach weg. Komplet!“ befand Wolfgang. Also Flex anstelle eines chirurgischen Eingriffs mit dem Skalpell. „Die Linie des Motorrads ist wichtig. Sie muss fließen“, erklärt Wolfgang den Entwurf des neu gestalteten Hecks aus solidem Stahlblech. In einem elegant geschwungenen Bogen führt Wolfgang die Linie vom hinteren Rahmenrohr nach oben Richtung Sitzbank, um dann die Richtung zu wechseln und in ein schlankes Heck überzugehen. Diese Wellenform in der Linienführung schafft ein dynamisch anmutendes Heck, das zu schweben scheint. Löcher als Designelement verhehlen zu optischer Leichtigkeit und wecken sportliche Assoziationen. Es wirkt leicht und bietet dennoch die zwingend erforderliche Stabilität für eine wesentliche schlankere Sitzbank mit dem Höcker, der an einen Biennenlaib erinnert. Die Sitzbank mit ihrem 3-D-gestickten Webenmuster kokettiert noch mit dieser Assoziation.

Die aufwendig gestaltete Heck-Sitzbank-Kombi war für Wolfgang gerade mal die Lockerungsübung, um das Fahrwerk neu zu konstruieren. Auch hier galt es, Design und Funktion zu vereinen. „Ich wollte eine Cantilever-Konstruktion am Hinterrad, bei der sich das Federbein zentral am mittleren Rahmenrohr oberhalb des Motors stützt. Dadurch bekommt das Fahrwerk völlig neue Führungsqualitäten, und optisch wird

Kaum zu glauben, dass diese 1984er-K-100 eine voll aufgekofferte RT war. Wichtigstes Style-Element für Customizer Wolfgang ist die sich ab Tankmitte nach hinten verjüngende Form





Wichtig war neben der vielen optischen Feinheiten aber auch eine maximale Performance auf der Straße. Ohne Spurversatz wird eine Schwinge von einer K 1100 eingepasst. Die Armaturen kommen von Behringer, die Griffe sind „hand made“ in der Werkstatt des Customizers

das Heck leicht und luftig“, erklärt Wolfgang. Die Konstruktion war nicht einfach. Bei der Frage, wie steil oder flach die Anlenkung sein muss, lehnte sich Wolfgang an der Geometrie und den Fixpunkten einer alten Rau an. Schweißarbeiten an der Auschwinge, um die Cantilever-Konstruktion abzustützen, kamen nicht infrage. Also nahm Wolfgang die Fußrasten als Verlängerung der Schwingennachse. Hinter der Fußrasten befinden sich jetzt Lager, in denen die Schwinge bei Auf- und Abwärtsbewegungen einen beweglichen Drehpunkt hat. Die Schwinge stammt übrigens von einer K 1100. Und weil die Schwinge ihren Aufnahmepunkt im Getriebegehäuse hat, verbaute Wolfgang auch gleich das Getriebe der K 1100. „Alles, damit sich eine Fünfeinhalb-Zoll-Felge mit einem 180er-Reifen nahezu mittig verbauen lässt“, so Wolfgang, der „Spurversatz beim Fahren gar nicht gut“ findet. Die Paralever-Schwinge läuft nämlich weiter rechts außen als die Monolever der K 100.

Um das Motorrad „so clean wie möglich“ zu bauen, musste alles, „was oberhalb des Motors und unterhalb des Tanks ist“, weg. Ein neuer Ansaugtrakt mit geänderter Airbox und nach außen stehendem Luftfilter war leicht

CUSTOM WOLF K 100

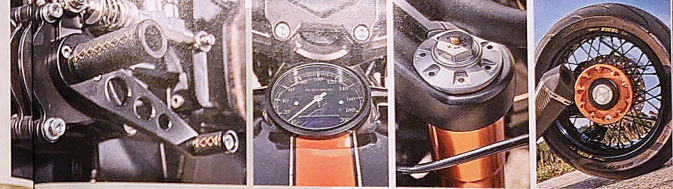
Basismotorrad: BMW K 100 RT, Baujahr 1984, 987 cm³, Leistung ca. 100 PS, Modifikationen: Dyna-Zündspulen, frei programmierbare Einspritzanlage, K&N-Filter mit Eigenbau-Airbox, Scorpion-Auspuff mit Custom-Wolf-Verbindungsrohr, K 1100-Getriebe und Sekundärtrieb, schraubbarer Custom-Wolf-Heckrahmen, Benelli-TNT-1130-Sportgabel und -Gabelbrücken,

BMW-K 1100-Schwinge mit Custom-Wolf-Cantilever und Willbers-Federbein, Brembo-Radialbremse von Benelli TNT 1130 vorne, hinten Eigenbau auf BMW-Basis; Räder 3.50 x 17 vorne und 5.50 x 17 hinten, Reifen 120/70 ZR 17 vorne und 180/55 ZR 17 hinten, Evotech-z-style-Lenker, umgedreht montiert, Lenkerhalter und Riser von Benelli TNT 1130, Tank auf K 100-Basis, hinten 4 cm schmale mit integriertem Motogadge-Iacho LED-Mod-Style-Scheinwerfer, Highsider-Rücklicht und Blinker vorne, hinten Kellermann Atlas, Berlinger-Armaturen, Custom-Wolf-Sitz mit Lederrücken, Polsterung, Verkleidung, Fußrasten, Griffe/Fassschalter, Ausgleichschalter und Schutzbleche von Custom-Wolf, Lackierung von Markus Pleiß, Bauzeit drei Jahre (mit Pausen)

Kontakt: Custom Wolf (Wolfgang Bätz),
Telefon 091 86/9 00 90, www.custom-wolf.de

Zur Gestaltung der martialisch wirkenden Front bediente sich „der Wolf“ bei einer Benelli TNT 1130 Sport und adaptierte Gabel, Gabelbrücken und Bremse





Wetten, dass bei dieser Heckansicht kaum einer noch die Basis der barocken K100 RT vor Augen hat? Das Beste des Chubcracers ist aber hinten rechts zu sehen: die Straßenzulassung

Rund drei Jahre hat „der Wolf“ im Kundenauftrag an der K100 gefeilt. Viele Teile sind ganz individuell entstanden, wie der umgeschweißte Tank mit integriertem Moto-gadget-Tacho. Und mit dem einstellbaren 17-Zoll-Fahrwerk soll auch maximaler Fahrspaß garantiert sein

gebaut und sorgte schon mal für eine sportliche Note. Die geänderte Luftzufuhr in Verbindung mit einem anderen Auspuff überforderte aber erwartungsgemäß die Einspritzanlage mit der Bosch LE Jetronic. Das Bosch-Steuergerät wurde durch eine frei programmierbare Einspritzung plus einem Throttle Position Sensor (TPS) ersetzt. Wer jetzt meint, das ginge „mal eben so“ der irrt gewaltig. Die Abstimmung der völlig neu ausgelegten Einspritzanlage erforderte etliche Stunden auf dem Prüfstand bei Micron Systems. Wolfgang spart an dieser Stelle nicht mit Lob und Dank für die Unterstützung an Armand Motter.

Die Elektrik bereitete auch Kummer. Im Tacho sind Geber verbaut, ohne die die Ganganzeige nicht funktioniert. Dadurch gibt es kein Leerlaufsignal, die Einspritzanlage wird nicht aktiviert und die Kiste springt nicht an. Mit einer sogenannten „Brobox“ aus dem Aftermarkt kann diese Funktion simuliert werden. „Das wollte ich nicht. Das muss schöner gehen“, beschloss Wolfgang und fand mit seinem Elektriker Alex eine komplett eigenständig konzipierte elektrische Lösung für die K100.

Kleinigkeiten machen im Erscheinungsbild eines Motorrads viel aus. Deshalb hat Wolfgang den Tank „aufgeschnitten, gedengelt, geschweißt und verändert, bis er mir gefällt.“ Vier Zentimeter schmaler ist der Spritbehälter geworden und hat runde Knieschlüsse bekommen. Der vermeintlich unbedeutende Bugspoiler setzt elegant einen sportlichen Akzent und hebt den optischen Auftritt der BMW. Im Bereich Motor und Tank wirkt das Motorrad kraftvoll versammelt. Das Heck scheint zu schweben. Vorne setzt die orange-goldene Gabel den farblichen Kontrapunkt. Die Farbgebung, umgesetzt von Lackprofi Marcus Pfeil in einem Schwarz-Bronze-Farbtou, wirkt mit der Ghost-Lackierung auf den ersten Blick unauffällig.

Erst wenn die Sonne draufscheint, springt das große BMW-Logo ins Auge. Schöne Dinge, die erst auf den zweiten Blick auffallen. „Es gibt nichts Schöneres, als etwas zu bauen und bei jedem erneuten Anschauen Neues zu entdecken“, grinst der Customizer zufrieden.



Autor: Volker Rüst
 leserbriefe@motorradonline.de
 Fotos: Volker Rüst