

DER WOLF FETZT DIE MEUTE

Das wäre doch nicht nötig gewesen. Zumindest, wenn nicht eines schönen Tages ein latent suchtgefährdeter Mensch bei Wolfgang vorstellig geworden wäre, der ihn mit vor-gehaltener EC-Karte zur Herausgabe seiner RAU erpresste. Da Geld alleine aber nicht glücklich macht und dazu noch über ein unwahrscheinlich schlechtes Kurvenverhalten verfügt, fasste Wolfgang erst einen Plan, dann gehörigen Mut und abschließend sein Laptop um sich auf die Suche nach geeignetem Ersatz zu begeben.

Es sollte zwar wieder ein Spezialrahmen werden, aber dieses Mal kein Zentralrohrer deutscher Herkunft. So einen hatte er ja bereits zuvor auf die Pneu gestellt – und für Wiederholungen ist exklusiv das ZDF zuständig. Etwas vergittertes, aus dem Heimatland des oralen Geschlechtsverkehrs und der Lurchi-Snacks schwebte Wolfgang vor und fiel dem Suchenden etwas später auch tatsächlich vor die Füße, als er auf einer digitalen Expedition die nördlichen Shopping-Gefilde durchforstete. Der nackte Martin-Rahmen, gedacht für Suzukis ältliche GSX-Trieb-linge konnte kurz danach nach Hause ge-schleppt und in Arbeit genommen werden.

Martin-i, gerührt, nicht geschüttelt

Wolfgang's Vorstellung von einem bulligen Krad mit artgerechtem Knackarsch scheiterte jedoch schon im Ansatz am origina-len Achterdeck der Martin. Dieses residierte, parallel zur Horizontalen und sehr erdnah angebracht,

Bilder: Regina Weidinger
Textliche Untermalung: Markus da Vinci

eine ganze Etage zu tief für unseren Protagonisten. Es stand den Plä-nen aber nur ganz kurz im Wege. Vier klärende Schnitte mit der Flex lösten das Problem binnen weniger Minuten. Wer nicht mitspielt fliegt raus – da kennt man bei Custom-Wolf weder Verwandte noch Skrupel. Das gilt auch für französische Immigranten. Damit war der Weg sodann geebnet für die geplante Mutation. Das Fundament für das ehrgeizige Bauvorhaben wurde in Form eines frischen Heckrah-mens gegossen, der sich in zwei grazilen Bögen luftig und locker dem Zenit entgegen spannt und nichts weiter als den filig- ranen Höcker zu tragen hat. Damit hat er es deutlich leichter als die Kloschüssel der Wil- decker Herzbuben – mit der freiwillig wohl auch niemand tauschen will.

Hutzen mit Nutzen

Kollateral passte der Tank nun natürlich nicht mehr ins mediterrane Rohr-Gefüge, was aber nicht weiter ins Gewicht fiel, da sowieso keiner vorhanden war. Öhm, ja. Dafür aber reichlich Stahlblech, Bearbeitungsmaschinen sowie Know-How und missiona- rischer Willen, um quasi aus dem Nichts einen passenden Oktansaft- Container zu dengeln. Nicht unbedingt erleichtert wurde das Unter- fangen durch Wolfgang's unumstößlichen Entschluss, dem Bottich eine Hommage an seine Dragster- und Muscle-Car Leidenschaft in Form einer (später namensgebenden) Lufthutze zu verpassen. Zu-

Nachdem Gixxer-Motor und Einspritzung in dem Rahmen viel zu scheiße aussahen, war es Zeit für Plan B. Den gab es nur blöderweise nicht.



Eierlegende Wollmilchsau: Gabelbrücke, Tachohalter und Lenkeraufnahme in einem. Mehr Funktionen haben nicht mal Schneider Kompaktanlagen oder Überraschungseier

sätzlich erschwerend sollte das Teil unbedingt eine noch zu bestimmende Funktion übernehmen und auf keinen Fall so dämlich und deplatziert aussehen, wie die schwarzen Kamei-Pressplastikhutzen, welche sich die postpubertäre Jugend in den 80ern auf ihre Jetta- und Kadett-Motorhauben nagelte. Grundgütiger, neben Milli Vanilli, Föhndauerwellen und Schulterpolstern eines der finstersten Kapital jenes Jahrzehnts!

In the air tonight

Ursprünglich sollte der Lufteinlass tatsächlich als solcher fungieren und den probenhalber eingeschobenen Gixxer-Motor über eine Einspritzanlage mit Aerosol versorgen. Allerdings sah der kompakte Öler in dem französischen Herrschaftsbereich verlorener aus als Bill Kaulitz auf einem Iron-Maiden Konzert. Die optisch wenig ansehnliche Injektorenbank sorgte zudem endgültig für einen Platzverweis wegen Verbrechens gegen den guten Geschmack und machte den Scoop damit wieder arbeitslos. Zeit für Plan B – den es aber blöderweise gar nicht gab.

Anfangs war der Scoop auf dem Tank noch beschäftigungslos wie Angela Merkel auf der Miss Universum-Wahl

Plan Z

Den Ausweg aus dem Debakel ebnete mal wieder Gevatter Zufall. Dieser klopfte eines Tages in Form von Ingo Wrubel an Wolfgang's Tür, mit dem konspirativen Ergebnis der Verpflanzung eines mächtigen EF-Motors in das französische Industrie-Viertel. Von Haus aus schon ein kräftiger Geselle, wurde dem Vierzylinder vor dem Einbau noch einiges an leistungssteigernder Aufmerksamkeit zu Teil. Das Kurbelgehäuse wurde aufgespindelt um Laufbuchsen in Übermaßdimension Platz zu gewähren. Hochverdichtende REC-Kolben nutzen den gewonnenen Spielplatz bereitwillig aus und pumpen über 1,2 Liter an hoch energetischen Gasen durch die strömungsoptimierten Kanäle. Die Steuerzeiten sind mittels einstellbarer Nockenwellräder via Messuhr fein justiert und eine mit rollengelagerten Schiebern bestückte wie auch offenerzige TMR-Fabrik produziert den Rohstoff für die Abfackelorgie in den umfangreich modifizierten Brennräumen. Der verbrauchte Schmodder wird der Atmosphäre über eine selbst geschneiderte Under-Engine-Anlage wohlklingend zurückgegeben. Um ausreichend Länge und Volumen für einen saube-



Wilbers-Federbein nebst Mikuni TMR. Eingerahmt von Eigenbau-Heckrahmen und -Cantilever.



Ducati-Schwinge mit verlängertem Oberzug



Der filigrane Heckrahmen muss lediglich den zarten Höcker tragen. Damit hat er es deutlich leichter als die Kloschüssel der Wildecker Herzbuben – mit der freiwillig wohl auch niemand tauschen will.

ren Drehmomentverkauf bereitzustellen, haben die Bengels den Krümmer mittels eleganter Schleife auf eine Ehrenrunde geschickt. Ein echter Fuchs, dieser Wolf.

Klappentext

Damit war dann zwar schon mal die Antriebsfrage aus der Welt, der Scoop aber immer noch beschäftigungslos wie Angela Merkel auf der Miss Universum Wahl. Die Lösung des Dilemmas fand sich letzten Endes in der ebenso naheliegenden wie brillanten Idee, aus dem Teil einfach den Tankdeckel zu machen und so gleichzeitig auf einen solchen in sichtbarer Form verzichten zu können. Von einem raffinierten Magnetmechanismus in Position gehalten, lässt sich die Hutze bequem nach vorne klappen und gibt dann bereitwillig den Weg für verbrennungsfreudige Suppennachschläge frei.

Zwei Arme, ein Bein

Nicht weniger tricky ging es bei der Ausbildung der hinteren Extremität zu, die entgegen des gewöhnlich paarweisen Auftretens einbeinig ausfiel. Anders als bei überfahrenen Deichhühnern oder halben Hähnchen auf dem Drehspieß im Fritten-Wagen von Hühner-Hugo auf dem Parkplatz vor Lidl sieht das an Motorrädern aber keinesfalls doof aus. Insbesondere nicht, wenn das Geschmeide so delikat angerichtet wird wie hier. Die erwähnte S4R Schwinge bekam nicht nur eine komplett selbst konstruierte Federbeinaufnahme nach Cantilever-Art spendiert, sondern erfreut sich auch an einem neuen Oberzugdesign, das im

Wird von einem Magnetverschluss unten gehalten und zum Betanken nach vorne geklappt: Der Scoop der Scoop. Nein, ich stottere nicht!



Premium-Zubehör vom Experten



Sturzpads X-PAD mit 7-fachem Aufpralldämpfer



Tieferlegungen mit ABE



Premium Carbonteile



Pro-Bolt Schrauben und Fittings in Alu, Titan und VA



Gilles Tooling Produkte zum Metisse Bestpreis



Hinterradabdeckungen

www.metisse.de

Team Metisse GmbH
Bockeröder Weg 35 · 38542 Liefelde



Die Schlinge schafft zusätzliche Länge und erhöht das Volumen. Findet Herr Drehmoment voll geil. Wir übrigens auch.



seitlichen Nummernschildhalter mündet. Eine auf sieben Zoll verbreiterte Triumph-Felge komplettiert den pan-europäischen Reigen, bespannt mit 210 Millimetern feinsten ZR-Gummis.

Das große Gabeln

Der Vorderbau hat seinen Ursprung auf der anderen Seite des großen Teiches und hält normalerweise den Lenkkopf einer Buell auf gut gefederten Abstand zum Asphalt. Die führenden Brücken sind made by Customwolf, wobei die obere gleich noch eben Riser und Schellen für überflüssig erklärt und den Lenker integrierend aufnimmt. Auch das kleine Motogadget steckt in dem cleanen Stück Leichtmetall und macht zusammen mit den Beringer-Armaturen aus dem Fahrer-Arbeitsplatz ein heimeliges Wohnzimmer. Da könnte man glatt die Füße hochlegen, wenn die sich auf den PP-Rasten nicht so pudel wohl fühlen würden. Säh wohl auch blöd aus, ist ja kein Schobba!

Die Lehre von der Leere

Um auch vorne, analog zum Hinterlauf die rechte Seite des Rads frei von sichtstörenden Anbauteilen zu halten, montierte Wolfgang die Buell-Gabel einfach andersherum. Der Bremsattel wandert dadurch nicht nur nach links, sondern auch vor das Gabelrohr, was trotz anfänglicher Befürchtungen keinen negativen Effekt auf Spurtreue und Handling hat. Keine schlechte Sache, denn die Martin steht nicht auf dem Kaminsims oder in einer staubigen Vitrine, sondern dient Wolfgang als alltägliches Einsatzfahrzeug. Zumindest wohl so lange, bis er wieder mit Geld zur Herausgabe des Gerätes erpresst wird. Es gibt einfach zu viel Beschaffungskriminalität im Lande.

TECHNISCHE DATEN

Marke/Modell:	Moto Martin / Custom-Wolf-Scoop
Besitzer:	Wolfgang Bätz
Erbauer:	Custom-Wolf An der Laaberquelle 4 D-92367 Laaber Telefon +49 9186 90090 www.customwolf.de
Motor:	GSX 1135, 1230 ccm, Kanäle bearbeitet, Steuerzeiten fein justiert, überarbeitete Brennräume, REC-Kolben, Kurbelgehäuse aufgespindelt, größere Laufbuchsen, erhöhte Verdichtung, Tuning by Doc Wrubel
Ölkühler:	Setrab
Vergaser:	Mikuni TMR 36
Luftfilter:	offene Trichter
Krümmen/Auspuff:	Custom-Wolf
Rahmen:	Moto Martin / Custom-Wolf
Heckrahmen:	Custom-Wolf
Schwinge:	Ducati S4R / Custom-Wolf
Federbein:	Wilbers Sonderanfertigung von Maniac Motors
Gabel:	Buell, seitenverkehrt montiert
Gabelbrücken:	Custom-Wolf
Rad vorn:	3,5 x 17 Buell / Custom-Wolf
Rad hinten:	7 x 17 Triumph
Bereifung vorn:	120/70ZR17
Bereifung hinten:	210/50ZR17
Lenker/Riser:	Custom-Wolf
Bremse vorn:	Buell
Bremse hinten:	Ducati
Fußrastenanlage:	PP Racing
Tank:	Custom-Wolf
Scheinwerfer:	Glow-Special / Custom-Wolf
Höcker/Sitzbank:	Custom-Wolf
Kotflügel:	Custom-Wolf
Armaturen/Schalter/E-BOX:	Beringer / Custom-Wolf / Motogadget
Instrumente/Anzeigen:	Motogadget
Lackierung:	Marcus Pfeil