

DIE RACE GIXXER

Die Frage nach Funktionalität oder Optik spaltet das Fighter-Segment regelmäßig in zwei Lager – eine Diskussion, die dem Custom-Wolf am Arsch vorbei geht.



misch ganz weit vorn rangieren sollte, war ohnehin klar. Immerhin ist Wolfgang dafür bekannt, Wert auf Design und Funktionalität zu legen.

Um das schöne Panorama auf dem Arber auch beim Blick zwischen hinterem Pneu und Höcker genießen zu können, verbaute Wolfgang seinen selbst entwickelten, „unsichtbaren“ Heckrahmen. Daß Bernhard die serielle Airbox der Suzi weiterverenden wollte, erwies sich platztechnisch allerdings als ziemlich tricky. Aber lösbar: Nach drei Anläufen hatte Wolfgang das minimalistische Heckteil endlich in die passende Form gebracht – und auch weiterhin einen TÜV-Segen dafür erhalten. Bestückt wurde es mit einem sogenannten Martek Style-Höcker, der für den passenden Tankschluß natürlich umlaminiert werden mußte.

Prinzipiell gibt es zwei Optionen, sich auf's Niederbrennen in kurvigem Geläuf vorzubereiten: 1.) Man achtet auf korrektes Lagerspiel in Lenkkopf, Schwinge und Achsen, die richtige Reifenwahl, optimierte Federelemente sowie eine entsprechende Fahrwerksgeometrie. 2.) Man nimmt einen 300 Gramm-Hammer und treibt sich einen 10 Zentimeter langen

Stahlnagel in die Schädeldecke, der Neocortex sowie Angstzentrum penetriert. Bernhard scheint der zweiten Gruppe von Kurvenräubern anzugehören. „Als er die GSX-R bei uns abstellte, war sie ziemlich heruntergewirtschaftet. Ausgeschlagene Lager, kaputte Gabel, einfach fertig. Die Reifen waren aber trotzdem komplett bis zur Kante abgefahren“, erinnert

sich Wolfgang alias Custom-Wolf. „Der fährt damit Renntrainings?“, hake ich nach. „Nicht, daß ich wüßte. Aber er fährt damit auf den Arber.“ Der Arber, das möchte ich den „Saupreißer“ nicht vorenthalten, ist ein Berg im Bayrischen Wald, der herrliche Serpentinestrecken zu bieten hat. Hier geht Bernhard gerne auf die Hatz, entweder mit seiner 1000er Fireblade

neueren Baujahrs oder eben auch mit der alten Dame aus dem Hause Suzuki. Daß das alte Mädchen mit den Jahren etwas wacklig auf den Beinen wurde, nahm Bernhard zum Anlaß, ihr nicht nur ein paar neue Hüftgelenke zu spendieren, sondern auch gleich eine komplette Schönheits-OP.

Nagel im Kopf
Glücklicher Weise beeinträchtigt der metallene Fremdkörper in Bernhards Kopf keine weiteren Hirnfunktionen, so schlußfolgerte er richtig: Wer sich schon einen Wolf gecustomized hat – zumindest namentlich –, sollte auch freie Hand in der Gestaltung haben. Daß die Gixxer nach dem Umbau nicht nur optisch, sondern auch fahrdyna-

Riß in der Schüssel
Unter dem flachen Sitzmöbel schwingt die serielle GSX-R-Einheit mit angeschweißter Bremszangenaufnahme, wodurch komplett auf die störende Bremsmomentabstützung verzichtet werden konnte. Das auf 6,25 Zoll verbreiterte Hinterrad wird mittels eines Honda SC 57-Federbeins auf dem Boden gehalten.



„Eine gute Wahl“, attestierte der Fahrwerkspezialist, der die hintere Dämpfer-einheit sowie die Hayabusa USD-Fork für sportliche Zwecke optimierte.

Gehalten wird die Gabel von Brücken aus eigener Fertigung, von denen die obere zur Aufnahme eines Motogadget Mini-Instruments ausgefräst wurde. Durch den Verzicht auf SBK-Lenker und Klemmböcke sieht der Arbeitsplatz extrem aufgeräumt aus, abgesehen davon gewährt die jetzige Lenkerklemmung weitere Vorteile: Mit der zweigeteilten, in Gabelschellen verankerten Superbike-Stange fährt der 1,90 Meter große Bernhard die Gixxer wie mit breit bauenden Stummeln.

Weich in der Hirse

Motorseitig wurde auf umfassende Tuningmaßnahmen verzichtet, wichtig für die Serpentinfahrten ist aber ein drehmomentstarkes Aggregat, das „gut am Gas hängt“. Dazu wurden die Vergaser neu bedüst und eine Under Engine-Anlage verbaut. Nach etwa 100 Kilometern hatte Bernhard den Schalldämpfer allerdings dermaßen abgeschliffen, daß eine andere Auspuffvariante her mußte. Bei Scorpion in Fürth wurde man fündig, der ovale Carbondämpfer mit schickem, konifiziertem Edelstahl-sammler paßte saugend auf die

Cobra-Krümmenanlage und auch ästhetisch wunderbar ins Konzept.

Eigentlich ganz untypisch Mann läßt Bernhard heute die jüngere Asiatin gerne mal in der Garage stehen, um die Ältere in

den ewigen Jagdgründen vorzuführen. Dabei wollen wir nicht vergessen, daß die Honda als „Mercedes“ unter den Japanern und meistverkauftes Superbike ihre Sache perfekt macht und außerdem über 20 Jahre Entwicklung zwischen ihr und der Suzuki liegen. Aber: Die Gixxer hat Charakter. Das zeigt sie beim Kurvenwetzen – und vor allem danach, wenn sie oben auf der Bergkuppe steht, und die frisch überholte Papageienfraktion sie mit ungläubigen Blicken mustert.



TECHNISCHE DATEN

Modell/Bj.:	GSX-R 1100, Bj. 92
Besitzer:	Bernhard
Erbauer:	Custom-Wolf (Wolfgang Bätz und Christian Märkl), An der Laaberquelle 4, D-92367 Laaber, Tel: 09186/90090, www.custom-wolf.de
Motor:	GSX-R 1100 neu lackiert
Ölkühler:	Setrab mit Stahlflexleitungen
Vergaser:	GSX-R 1100, neu bedüst
Luftfilter:	Serien-Airbox
Krümmmer/Auspuff:	Cobra 4 in 1, Scorpion-Endtopf
Rahmen:	GSX-R 1100 modifiziert
Heckrahmen:	Custom-Wolf
Schwinge:	GSX-R 1100 mit Bremssattelaufnahme
Federbein:	Honda SC 57
Gabel:	GSX-R Hayabusa 1300
Gabelbrücken:	Custom-Wolf
Rad vorn:	GSX-R 1300 Hayabusa 3,5 x 17
Rad hinten:	GSX-R 1100 auf 6,25 x 17 verbr.
Bereifung vorn:	Michelin Pilot Power 120/70-17
Bereifung hinten:	Michelin Pilot Power 190/55-17
Lenker/Riser:	Custom-Wolf
Bremse vorn:	6-Kolben Hayabusa-Zangen, Stahlflexleitungen
Bremse hinten:	GSX-R 1100 W-Modell
Fußrastenanlage:	Lucas
Tank:	GSX-R / Custom-Wolf
Scheinwerfer:	MT 03 / Custom-Wolf
Höcker/Sitzbank:	Martek Style / Custom-Wolf
Kotflügel:	Custom-Wolf
Armaturen/Schalter/E-Box:	GSX-R / Custom-Wolf-Griffe mit Tastern und Elektronikbox
Instrumente:	Motogadget mini in der Gabelbrücke
Lackierung:	Richter Blech und Lack / Custom-Wolf
Sonstiges:	Seitenständer höhenverstellbar, Bremsflüssigkeitsbehälter vorn und hinten Custom-Wolf, verstellbarer Kennzeichenhalter

BASIS



Hubraum: 1127ccm
BohrungxHub: 78x59mm
Trockengewicht: 226kg
Leistungsangabe: 145PS

