

## EIN LEBEN ALS KREATIVPROJEKT

„Ich habe immer mein eigenes Ding gemacht. Es war nie was von der Stange, das dem sogenannten Mainstream gefolgt ist. Egal, ob Möbel, Grafiken oder Motorräder“, sagt Wolfgang Bätz, der unter dem Namen Custom Wolf in seiner Oberpfälzer Werkstatt Motorräder baut. Baut? Nein, kreiert. Schauen Sie selbst.

Text und Fotos von Volker Rost

**D**ie Palette der Motorräder, die Wolfgang entstehen lässt, ist breit. Ob leistungsoptimierter Vierzylinder-Straßenrenner, Dreizylinder-Laverda, Café Racer oder breit bereifte „Flacheisen“-Harleys ist ihm egal. Er sucht die Herausforderung in Gestaltung und technischer Realisierbarkeit. Dabei entstehen mit Fantasie und Geschick verdammt schnelle, fahrbare Design-Unikate auf zwei Rädern. In Sachen Perfektionismus ist Wolfgang ein Getriebener. Pingelig ist dabei fast geschluppt. „Was ich mache, betreibe ich mit Leidenschaft, oder ich lasse es sein.“

Wolfgang greift gerne zu Spezialrahmen von Harris, Spondon, Moto Martin oder Rau. „Die Dinger sehen nicht nur gut aus. Der Rau-Rahmen wiegt nur 13 Kilo.“ Motoren dürfen gerne auch mal ein paar PS mehr haben. Aber eigentlich ist es ihm „wurscht, ob der Kunde einen Starrrahmen oder einen Spondon-Rahmen will. Ich habe keinerlei Berührungängste.“ Er kombiniert gerne Altes mit Neuem. Dabei findet sich plötzlich ein klassischer, mechanischer Veglia-Drehzahlmesser an einer Hi-Tec-Benelli-Gabel wieder. „Die Kunst dabei ist, es so hinzubekommen, dass es harmoniert.“ Die von ihm gebaute „Espresso“ – stilistisch angelehnt an eine Kawa Z900 mit GSX-R 1100-Motor – ist ein Beispiel für die Symbiose aus Klassik und Moderne. „Das Ding fährt wie auf Schienen“, grinst Wolfgang. „Ein Motorrad hat einen enormen technischen Anspruch. Es muss gut fahrbar sein und gleichzeitig einen hohen Lustfaktor aufweisen.“ Wolfgang will „Emotionen und Leidenschaft wecken“, indem er „Motorräder neu gestaltet und ihnen ein eigenständiges Design verleiht“. Zeichnungen vom geplanten Projekt macht der gelernte Designer selten. Nur wenn der Kunde es will. „Ich habe das Motorrad im Kopf. Es ist nicht das Problem, eine Idee zu haben. Es ist vielmehr ein Problem, zu viele davon zu haben. Die Ideen müssen raus, sonst gibt es Pickel auf dem Kopf.“

Vom ursprünglichen Fahrzeug bleibt dabei meistens nicht viel übrig. Wolfgang baut Unikate. Allen gemeinsam ist seine unverkennbare Handschrift. Wenn die Leute vor einem seiner Motorräder stehen und rätseln, was das ursprünglich mal war, genießt

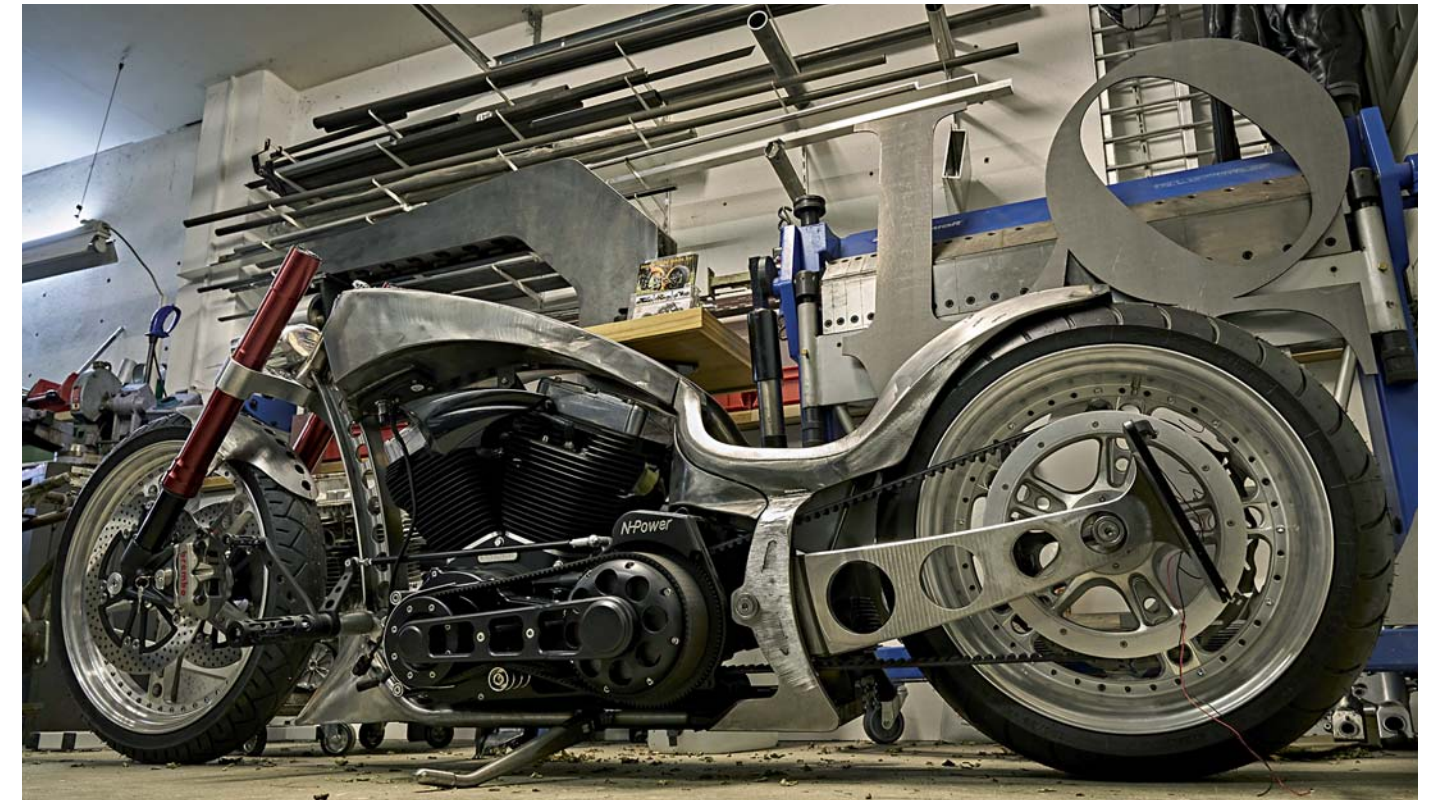
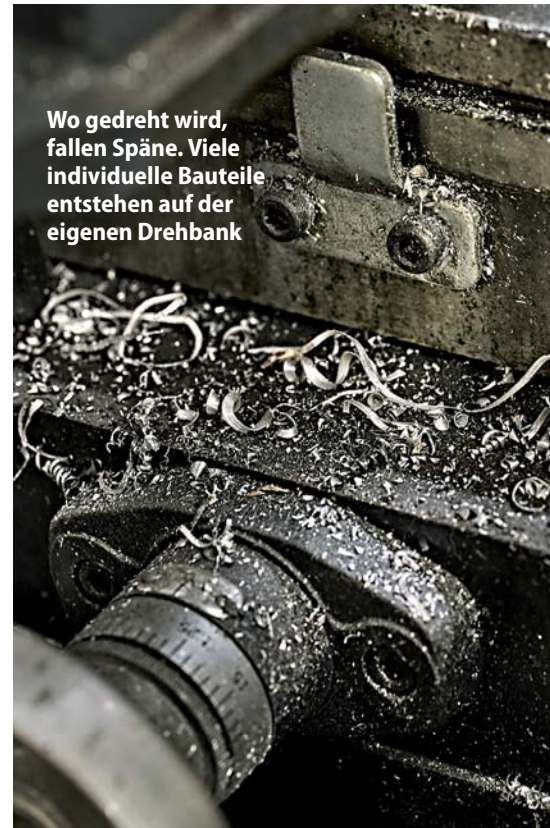
Radierungen an der Treppenhausewand. Mehr Kunst? Hinter der Custom-Bullaugen-Tür



Tankparade für spätere Custom-Projekte. Wolfgang baut die breite Palette vom V2-Heavy-Metal-Cruiser bis zum Vierzylinder-Straßen-Racer (unten)

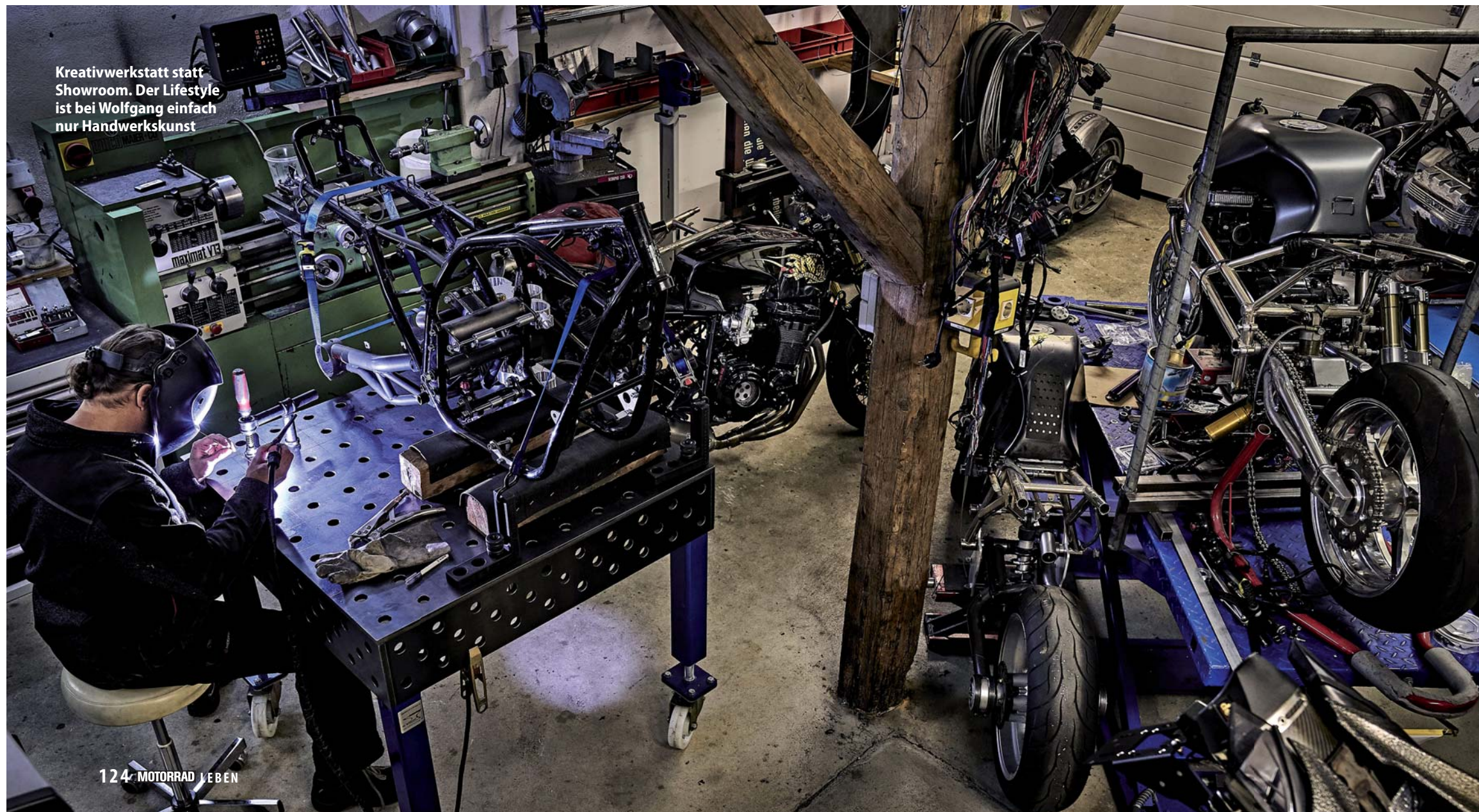


Wo gedreht wird, fallen Späne. Viele individuelle Bauteile entstehen auf der eigenen Drehbank



Metallbau im Rohzustand: Auf Kundenwunsch entsteht hier eine Fahrmaschine im Dragstyle

Kreativwerkstatt statt Showroom. Der Lifestyle ist bei Wolfgang einfach nur Handwerkskunst



### Porträt Wolfgang Bätz

es Wolfgang. Zeitlos sollen seine Motorräder sein. „Das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Ich baue nicht einen Schnickschnack-Tank über einen Motor, schraube ein Skateboard-Heck dran und ziehe Stollenreifen auf. Das kann in drei, vier Jahren keiner mehr sehen. Das will ich nicht.“ Surfen auf der Lifestylewelle ist nichts für Wolfgang. Da verweigert er sich.

„Es gibt Leute, die gehen an den Kiosk, kaufen sich einen Stapel Motorradzeitschriften, blättern sie durch und beschließen: Jetzt baue ich mir so ein Motorrad. Das, was gerade im Trend liegt und angesagt ist. Das ist kein eigener Stil, keine eigene Identität“, meint er. Es gäbe sehr viele „Schubladenschrauber“, wie er sie nennt. „Schublade auf, Heck drauf, Schublade auf, Tank drauf, zack, zack, Moped fertig. Das eine sieht aus wie das andere. Geld verdient, tschüs.“ Wem das gefalle und wer daran Spaß habe, könne das gerne machen. Da wolle er niemandem reinreden. Für Wolfgang komme das nicht infrage. „Ich will mich weiterentwickeln.“ Er brauche die Herausforderung des Neuen. „Ohne Anspruch habe ich keinen Bock. Wenn ich von einer Idee angefixt bin, beginnt das Kopfkino. Wenn das Projekt sehr schwer umzusetzen ist, genau dann will ich das machen.“

Neugier treibt ihn. „Ich bin an vielem interessiert“, sagt er, als er die Tür seines selbst restaurierten Bauernhauses öffnet. Es beginnt ein Spaziergang durch die bildende Kunst. Im Flur hängen Radierungen. Stilrichtung: surrealistischer Akt. Etliches von Klaus Böttger, der als einer der renommiertesten Radierer Deutschlands gilt und unter anderem das Umschlagbild zu Umberto Ecos Buch „Der Name der Rose“ geschaffen hat. „Von dem habe ich eine ganze Mappe zufällig ersteigern können“, verrät Wolfgang lachend und gibt ohne Stolz. „Sex and crime“ heißt das Werk. Es sind überwiegend düstere, morbide Arbeiten, die bei Wolfgang hängen. Sie wirken bedrohlich. Frauen spielen darin oft eine Rolle – und der Tod. „Das passt eigentlich überhaupt nicht zu mir.“ Wolfgang lacht und gibt zu: „Eigentlich bin ich eine Frohnatur. Nur was die Kunst betrifft, da bin ich morbide.“ Er verweist auf Ernst Fuchs, einen seiner Lieblingskünstler. „Für den ging Spaß, Sex, Frauen und Tod immer einher.“



Geschmeidig schmiegt sich die modifizierte Ducati S4R-Schwinge um das Hinterrad der Scoop

## Scoop

Die Scoop ist benannt nach der Lufthutze auf der Motorhaube amerikanischer Muscle-Cars. Im Falle dieses Umbaus dient ein Zubehörluftfilter aus dem Harley-Bereich als Designelement, um den darunterliegenden Tankdeckel zu kaschieren. Das Rückgrat ist ein Moto Martin-Rahmen mit neu gestaltetem Heckrahmen. Die Ducati-Schwinge musste umgearbeitet werden, damit sie vom Moto Martin-Rohrgeflecht aufgenommen werden konnte. Die Buell-Gabel wurde gewendet eingebaut, damit die Perimeterbremse auf der linken Fahrzeugseite platziert werden konnte. Dadurch blieb die rechte Fahrzeugseite an Front und Heck clean. Absolut sauber umgesetzte Linienführung. So geht der Heckrahmen fließend, ohne optischen Bruch, in den Höcker über. Der Motor einer Suzuki GSX 1135 EF wurde bei Oldschool Superbikes getunt. Mit 1230 cm<sup>3</sup> drückt er 136 Nm bzw. 155 PS ans Hinterrad. Reichlich Power für nur 190 Kilo Motorrad.



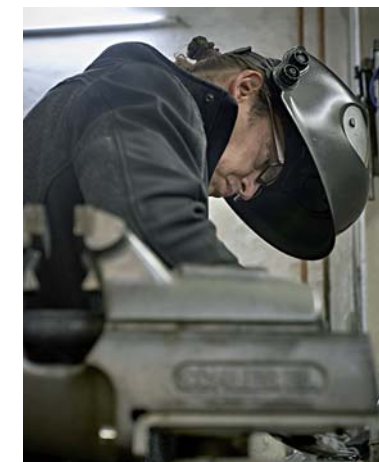
## Porträt Wolfgang Bätz

Der Tod ist immer dabei – irgendwo.“ Motorradfahrer sollten das wissen, ohne dabei den Spaß am Fahren zu verlieren. Da ist er wieder: der Tod. Fröhlich macht das nicht. „Nö. Für mich soll Kunst beschäftigen. Kunst muss ich mir 100-mal anschauen können, und dann muss es mir immer noch gefallen. Wie beim Moped.“

Im Esszimmer haben sich sechs Stühle um den Tisch versammelt. Jeder von einem anderen Künstler. Der Schrank im Art déco-Stil aus den 1930er-Jahren. „Ich finde die Möbel schön. Also wollte ich die haben. Wie viel die kosten? Scheißegal. Ich spare dann so lange, bis ich das Geld zusammenhabe. Du baust dir doch auch kein Moped auf mit dem Gedanken, wie du das Geld wieder rauskommst. Nein, du willst das Moped haben.“

Im Bad hängt eine großflächige Zeichnung im Comic-Style. „Das war mal von mir“, erzählt Wolfgang. „Ich habe heftige Geschichten gezeichnet. Nur Spannungen und Kontraste. So, wie ich es heute mit den Motorrädern mache.“ Eine Herangehensweise wie in dieser Zeichnung. „Alles angeschnitten, es ist nie etwas Ganzes. Ein Stück fehlt immer.“ Dennoch wirkt es schlüssig und harmonisch. Es ist die Reduktion auf das Wesentliche. Das Gehirn des Betrachters ergänzt das Bild. Es bleibt Spielraum für die eigene Vorstellung. Beim Betrachter werden Assoziationsketten ausgelöst.

Designideen so gezielt zu entwickeln und umzusetzen, hat Wolfgang als Grafik- und Industriedesigner gelernt. „Der Ausbilder war extrem gut“, blickt er zurück. „Ich bin jeden Tag 160 Kilo-



„Wenn das Projekt sehr schwer umzusetzen ist, genau dann will ich das machen“

meter hin und her zu der Ausbildungsstelle gefahren. Ich wollte genau das lernen.“ Wolfgang war schon immer zäh, wenn er etwas wollte. Anzeigen und Messestände hat er gestaltet, Parfümflakons und Verpackungen. „Zu der Zeit gab es noch keine Computer. Das musste alles modelliert werden.“ Seine gestalterische Begabung

bekam das handwerkliche Fundament. Nach einer Zeit bei einem Möbelrestaurator machte er sich selbstständig. Baute ganze Wohnungseinrichtungen. Viel aus Holz und Stahl. „Möbel kannst du so gestalten, dass sie sowohl gut aussehen als auch gut nutzbar sind“, erklärt er. „Funktion ist wichtig. Ein Bild muss auch funktionieren. Wenn jeder daran vorbeiläuft, funktioniert es nicht. Wenn es auf den Betrachter anziehend oder abschreckend wirkt, funktioniert es. Der Betrachter hat sich damit auseinandergesetzt.“

„Alles, was gestaltbar ist, ist für mich phänomenal. Wenn es dann auch noch einen Sinn gibt und funktioniert, wie bei den Motorrädern, dann ist es für mich eine perfekte Symbiose.“ Möbel, Bilder, Motorräder. Alles dreht sich um funktionierendes Design. „Bei einem Motorrad ist die Funktion jenseits der 200 km/h anders als bei Bildern. Ich lege großen Wert drauf: Ein Motorrad muss technisch funktionieren.“ Die vielen Komponenten, die Wolfgang zu einem Motorrad zusammenführt, ergeben ein neu konstruiertes Fahrzeug. Sie müssen miteinander harmonieren.

Vier Mikuni TMR-Flachschieber schnüffeln durch goldene Trichter. Anreißen erwünscht



## Espresso

Bei der Espresso standen die alten Kawasaki Z 900 als Anregung Pate. Alle optisch störenden Elemente wurden entfernt oder geschickt versteckt. Auffällig unauffällig wurde der Suzuki GSX 1100-Rahmen kombiniert mit feinen technischen Zutaten wie den Braking-Felgen oder der Benelli TnT 1130-Schwinge. Das Farbkonzept spiegelt den Namen des Bikes: Espresso. Also „strong and black“. Eine braune Strukturpulverbeschichtung setzt Kontraste. Der mit Mikuni TMR 36-Flachschiebern versehene, ansonsten serienmäßige GSX-R 1100-Motor reicht im Verbund mit den Speed Products-Krümmern und dem Leo Vince-Endrohr für tolle Fahrleistungen. Der Tank stammt von einer GS 1000 E, die Gabel von der Kawa ZX-10, das Federbein von der TnT 1130.



Beltabdeckung mit Gucklöchern. Dahinter der Riemen, der Motor und Getriebe verbindet

## Zirle One

Die Zirle ist ein radikales Bike im Dragstyle. Nicht nur Show, sondern eine Fahrmaschine mit kompressorbetriebenem Luftfahrwerk. Der Rahmen wurde mit 36 Grad Lenkkopfwinkel bei Peter Penzenstadler in Auftrag gegeben. Damit ist ein alltagstaugliches Handling der Maschine gewährleistet. Das Heck ist mit entsprechenden Verstärkungen so konzipiert, dass es auch eine Sozia trägt. Limitierender Faktor ist hier die Leidensfähigkeit der Sozia. Der mattschwarz pulverbeschichtete 110-Kubikinch-RevTech-V2 sorgt für drehmomentstarken Vortrieb. Ein Hingucker für Detailverliebte sind die lackierten Skull-Motive von Marcus Pfeil.





Feinfühlige Öhlins-Dämpfer heben das Heck an. Ein schlankes Design unterstreicht den Racing-Auftritt

## H-D Racing XR 1200

**Harley Davidsons** Versuch, mit der XR 1200 ein sportliches Motorrad auf den Markt zu bringen, gelang nicht wirklich. Wolfgang hat das Konzept verbessert: Um satte 20 Kilo wurde der Eisenhaufen abgespeckt, das Heck angehoben, die Front abgesenkt. Das Ergebnis: endlich ein agiler Harley-Racer. Schlankes Heck, Bugspoiler und MT 03-Lampe setzten optische Akzente. Dank Magura-Hydraulik in Verbindung mit einer Müller-Kupplung lässt sich diese 2008er-XR jetzt auch sportlich schalten. Der Federweg der hochwertigen Öhlins-Dämpfer wurde verlängert.



Die fotorealistische Lackierung von Marcus Pfeil fand Stirling Moss „wonderful“ und signierte den Tank

## Stirling Moss

Die **Stirling Moss** ist eine Hommage an den britischen Fahrer, der 1955 für Mercedes Renngeschichte schrieb. Das Motorrad auf Basis einer 1200er-Suzuki-Bandit ist selbst eine Verbeugung wert. Unter das komplett neue Blechkleid mit handgetriebenem Stahl-tank und scharf gezeichnetem Heck, das die Elektrik beherbergt, schmiegt sich ein filigraner Rahmen. Vorne arbeitet eine modifizierte Benelli TnT-Gabel, hinten eine Krüger-Schwinge samt Honda SC 57-Federbein. Maßnahmen, die zu einem agilen Fahrwerk führen. Exklusive Lightcon-Felgen mit Karboneinlagen, Braking Wave-Scheiben samt Brembo-Sätteln und Spiegler-Handpumpen einer Münch Mammot 2000 zeugen davon, dass hier nicht gekleckert wurde. Der feine Bandit-Motor leistet gesunde 120 PS bei 8500/min. Den hervorragenden fotorealistischen Paintjob zauberte Marcus Pfeil auf den Silberpeillack. Zum Niederknien. Fand auch Stirling Moss.



## Porträt Wolfgang Bätz

Eine beliebige Gabel lässt sich nicht mit einer beliebigen Schwinge kombinieren. Die unpassende Geometrie würde das Motorrad unfahrbar machen. „Aufs Geratewohl baue ich nichts zusammen. Über die Technik mache ich mir vorher Gedanken.“ Hier greifen Messwerte und Erfahrung. Die Funktion des Rades erfindet auch Wolfgang nicht neu. Es wird aber schöner aussehen, wenn er daran gedreht hat. Und sich meistens auch schneller drehen.

Auf den Spruch „Ich fahr ja nicht schnell, höchstens 130 km/h. Dann kann ich auch mit ein paar Zentimeter Spurversatz leben“ reagiert der bekennende Bayer allergisch. „Schmarrn!“, grummelt er. „Und bei 140 wirft's mich dann ab? Dann kann ich mir auch noch die Urban-Style-Reifen mit Stollen aufziehen.“ Wolfgang kommt in Fahrt. „Die braucht man unbedingt – um durch Berlin zu fahren.“ Für ihn muss ein Motorrad „kompromisslos gut funktionieren“. Alles „gut verlegt und sauber verarbeitet“ sein.

Wolfgangs konsequenter Anspruch an die Technik setzt sich in der Ästhetik fort. „Ein Motorrad muss schön sein. Wenn ich mich davor setze und grinsen muss, bin ich zufrieden. Die Linie eines Motorrads ist wichtig. Wenn ich irgendetwas wegmache und wieder hinbaue, muss es fluchten und schöner sein als vorher. Sonst kann ich es dem Kunden nicht geben.“

Bei der Scoop – einem getunten Suzuki GSX 1100-Motor in einem Moto Martin-Rahmen mit Benelli-Schwinge – wird es deutlich. Das gekürzte, komplett neu gestaltete Rahmenheck ist in sich stimmig. Den Rahmen einfach gerade absägen und einen Bruch der Linie in Kauf nehmen, kommt nicht infrage. Auch beim Motor kommt sein Anspruch an Ästhetik und Funktion zum Tragen. „Es ist ein zentrales, sichtbares Element.“ Deshalb stehe er so auf den GSX-R-Motor. „Der ist einfach schön. Feine Rippen, klingt gut, läuft sauber. Ohne viel zu machen, hat das Ding 140 PS.“ Wolfgang klingt fast sinnlich, wenn er die Leistungsentfaltung beschreibt. „Ich finde es toll, wenn du im fünften Gang in der Gegend rumfährst, am Griff drehst und das Ding schiebt.“ Die Scoop zum Beispiel war ein brachiales Teil. „Die hatte 136 Nm bei extrem niedriger Drehzahl und 155 PS am Rad. Das war ein überarbeiteter GSX 1100-Motor, der 1135 ES/EF, der Nachfolger des Katana-Motors.“ Natürlich ohne elektronische Helferlein für das Motor- und Fahrwerksmanagement. Motorrad pur für große Jungs. Mit denen hat Wolfgang schon immer gerne gespielt. Seine alte Lieblingslederjacke verrät es. Eine raue, abgewetzte Haut. Gezeichnet von Lebenserfahrung auf dem Motorrad. Getränkt von Bierchwaden der Bikerpartys. „Streetfighters Nabburg“ steht auf einem Patch am Ärmel und erinnert an die Fighters-Orgien in der Oberpfalz. Wolfgang schmunzelt. „Ich war mit MCs unterwegs auf fiesen Treffen. Das war alles Kindergarten gegen die Streetfighter-Treffen. Lauter Wahnsinnige! – Das hat mir gefallen. Die Jungs haben alles umgebaut. Illegal? Scheißegal.“ So sei er in der Streetfighter-Szene gelandet. Richtige Streetfighter habe er aber nie gebaut. „Heck in die Höhe, der Sack quetscht am Tank. Das ging für mich gar nicht.“ Doch der Umbauvirus hatte Wolfgang erwischt. „Meine Bikes sind immer noch aggressiv“, räumt er ein. Vielleicht sind es die Nachwirkungen einer alten Fighters-Infektion. Nur viel kultivierter und niveauvoller. Wer Infos zu Wolfgang möchte: [www.custom-wolf.de](http://www.custom-wolf.de)



„Der GSX-R-Motor ist einfach schön und gut. Feine Rippen, klingt fett, läuft unglaublich sauber“

**ADX-1**

www.scorpionparts.es

**ADX-1 HELMET**  
THE ADVENTURE INSTINCT !!  
AB 249,90€

JOHN SCORPION SPORTS GERMANY

**SCORPION EXO**

INNOVATE OR EVAPORATE