

ALLER GUTEN DINGE...

... sind drei. Diese Redensart passt prima zu diesen drei aufwendig veredelten, teils völlig verwandelten Custombikes. Mit viel Kenntnis, Hingabe und Leidenschaft haben ihre Erbauer V-Twin, Triple und Vierzylinder charakterlich geschärft. Danke für solch tolle Kreationen!

Von Thomas Schmieder; Fotos: Jacek Bilski, Indian/Todd Williams (1), Suzuki (1), Yamaha (1)



Dirla-Suzuki
GSX-R 1300 Hayabusa



Klein-Yamaha
XSR 900 SM



Naumann & Co-Indian
Scout Apache One

MOTORRAD-Praktikant Louis staunt: Bei diesen Maschinen mit zwei, drei und vier Zylindern kann man kaum noch die Basis erkennen. Marken, Mythen und Motoren. Fortschritt ist Feinarbeit. Das gilt für betörende Formen und verbesserte Technik. Eigenständige Designs entwickeln hier visuelle Kraft. Daraus erwächst Faszination. Und Charisma. Da genügt ein Blick. Großes Kompliment an die Gestal-

ter dieses Tuning-Trios und ihren guten Geschmack. Sie schufen aus schnöder Stangenware drei Motorräder, die spontan zu einem sprechen. Viele raffinierte Detaillösungen hier stehen für Perfektion bis ins Kleinste. Langeweile? Never ever!

Dirla-Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa

Farben und Formen von Suzukis Supersportlern aus den 80ern gehören zum kol-

lektiven Motorradfahrer-Gedächtnis. Aber hier sticht keine Ikone namens GSX-R ins Eck. „Das ist eine Hayabusa, Louis, wirklich wahr.“ Nun, der Verkleidungs-Dress einer 1989er-GSX-R 1100 mit Doppelleuchten (herrlich: gelb folierter Scheinwerfer im Endurance-Look!) und Ram-Air-Nüstern führt auf die falsche Fährte. Die Illusion ist perfekt. Kraftvolles Design aus der Vergangenheit für die Gegenwart adaptiert: Die ganze „Hardware“ ist komplett original

Hayabusa: Motor und Bremsen, Fahrwerk mit Aluminium-Brückenrahmen und der schönen, stabilen Alu-Schwinge mit Oberzug – alles Serie der berühmten 1300er.

Falk Dirla, Werkstattleiter aus Radolfzell beim Züricher BMW- und Suzuki-Händler Arrigoni Sport, hat sich hier ausgetobt. Als Maschinenbau-Techniker und Zweiradmechaniker-Meister versteht er sein Handwerk. Und wie! Er bekam eine zerstörte 2000er-Hayabusa in den

Laden, noch dazu mit Motorschaden: Die Steuerkette war übergesprungen, alle 16 Ventile waren krumm, „bei vieren sogar die Teller abgebrochen“, erzählte der 46-Jährige bei der Abholung. „Reparatur war unwirtschaftlich.“ Aber aus „Lust und Laune“ machte sich Falk mit seinem Lehrling Ivan Ruggle an den Wiederaufbau. „Der Big Block war einfach zu schade zum Wegschmeißen, alle Zylinderlaufbahnen waren noch tadellos.“

16 neue Ventilführungen später („sie einzuschrumpfen, war heftig“) lief die Hayabusa wieder. „Nur hässlich wie eh und je“, befand Falk, als er den aerodynamischen Nasenbär auf Probefahrt im Schaukasten sah. Da kam ihm eine Idee: „Meine Karriere begann auf luftgekühlten GSX-R 750 und 1100, mit Motortuning und Einbau von Sechsganggetrieben.“ Falk hatte seinen neuen Ansporn: 80 Arbeitsstunden später war die vollständige Verwandlung

Dirla-Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa

Gentleman-Sportler: Der bärige 1300er-Vierzylinder sorgt für souveräne Fahrleistungen. Stilvoll: Dress einer 1989er-GSX-R 1100 mit MRA-Scheibe und gelb folierter „Endurance“-Lampe



Daten Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 81,0 x 63,0 mm, 1299 cm³, Verdichtung 11,0:1, 175 PS bei 9800/min, 138 Nm bei 7000/min, dohc, vier Ventile pro Zylinder, Drosselklappen-Ø 36 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Leichtmetall-Brückenrahmen, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Aluminium-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 260 mm, Reifen 120/70 ZR 17, 190/50 ZR 17, Radstand 1485 mm, Lenkkopfwinkel 65,8 Grad, Nachlauf 97 mm, Federweg vorn/hinten 120/140 mm; Gewicht vollgetankt 244 kg (Serie 251 kg), 21-Liter-Tank



Unverändert. Doch heute sind vier klassisch analoge Runduhren eine Augenweide. Obere Gabelbrücke ohne „Hayabusa“-Schriftzug



Nicht täuschen lassen: Sechskolben-Stopper und Fahrwerk sind original. Nur nicht ihre Logos. Falk Dirla hat Sinn für Humor!



Die Serientöpfe schmiegen sich enger ans kantige Heck mit Miniblinkern/-leuchten

Sportliche Custombikes

in Falks feisten Falken vollkommen. GSX-R 1300 statt GSX 1300 R!

Geduckt und sehnig steht die bildschöne Suzuki nun für Fotos im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn (siehe Seite 63). Dampfmaschine vor Dampflok. Louis hält den Aufheller für den Fotografen und säubert sanft die GSX-R-Verkleidung. Zeit, um in Ruhe alle Feinheiten zu bewundern: Ein Hilfsrahmen der GSX-R trägt die 1100er-Verkleidung. Ändern musste Falk die Vorderseite des Tanks zugunsten cleaner Optik. Und links harmonisch ein Loch in die Seitenverkleidung schneiden: „Eine GSX-R trägt ihre Lichtmaschine huckepack, die Hayabusa auf dem Kurbelwellen-Stumpf.“ Den eckigen Racing-Höcker am Heck lieferte Ricambi Weiss.

Eng an ihn schmiegen sich sexy die hochgelegten Serienauspuffe der 1300er: Sie sitzen auf Fragmenten von Originalteilen und Heizungsrohrbögen (!). Gewusst wie. Was sonst noch? Gabelbrücken gepulvert und den „Hayabusa“-Schriftzug weggeflex. Auf den Tokico-Sechskolben-Stopperrn steht jetzt „Bremse“ in Brembo-Buchstaben, auf der Gabel prangt „Öhldrin“ in Öhlins-Typografie. Louis gefällt das. Genau wie der SACS-Schriftzug: „Suzuki Advanced Comical System“. Falk Dirla hat Sinn für Humor. Und das Cockpit mit Schrumpflack behandelt sowie eine MRA-Scheibe und dezenteste Miniblinker montiert. Das i-Tüpfelchen setzt die in Eigenregie aufgebrachte, originalgetreue GSX-R-Lackierung.

Wie das fährt, will Louis wissen. Immer noch gut! Eine Busa verblüfft jedes Mal aufs Neue. Diese Suzuki ist ein rasender Falke – „sie fährt gegen die Zeit, und das

ziemlich schnell“. Drei Sekunden für den Spurt von null auf 100 und erst recht die Vmax von knapp 300 km/h lassen die Synapsen tanzen. „340“ steht respektloschend auf dem herrlich analogen Tacho. Dieser Bulle zieht immer. Ab 1500 Touren gibt's weichen Schub, sanft wie eine Sommerbrise, spätestens ab der 8000er-Marke zieht orkanartiger Sturm auf. Suzi spurtet schneller, als dein Hirn denken kann. Bei sich öffnender linker Spur bleiben drängelnde TDIs verdutzt zurück, fahren gefühlt rückwärts. Alles noch ohne ABS und Traktionskontrolle serviert.

175 PS und 138 Newtonmeter machen stets lässig und souverän. Dieser sonor grummelnde Vierzylinder muss sich nichts beweisen, nicht laut sein, um stark zu klingen. Macht und Herrlichkeit. Wenn der Winddruck die Last von den schmalsten Lenkerstummeln des Trios nimmt, ab Tempo 120, hört in der Schweiz der Spaß

Evolution der aufrechten Haltung: Die Indian erfordert Abducken, die Suzi lässt die Wahl



komplett auf. Schade, Falk. Man sitzt sehr drin, im Gentleman-Sportler, perfekt ins Geschehen integriert. Im Zentrum der Macht! Gutmütig fährt die Super-Suzi, liegt stoisch bei Reisetempo 250, bleibt telepathisch auf schnellem Kurs.

Dafür ist enges Geläuf nicht ganz so ihr Revier, trotz Eigenbau-Umlenkhebel am Federbein: Er hebt das Heck um vier Zentimeter an. Schräglagenfreiheit? Unendlich. Auf nicht taufrischen Michelin Pilot Power 2CT, hinten mit flachem 50er-Querschnitt, rollt die 244 Kilo leichte Zeitmaschine richtig rund. Falks Fazit: „Während andere mit Mordsaufwand aus einem Serienmotorrad ein wichtig aussehendes Custombike bauen, habe ich mit Mordsaufwand ein Custombike gebaut, das aussieht wie ein

Basis: Suzuki Hayabusa



Umbau-Infos

Dirla-Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa Motor, Fahrwerk und Bremsen sind Serie. Verkleidungsteile stammen modifiziert von einer 1989er-Suzuki GSX-R 1100. Weitere wichtige Positionen: MRA-Verkleidungsscheibe und Miniblinker vorn/hinten. Absolutes Einzelstück mit vielen eigenen Spezialanfertigungen. Daher sind keine Einzelpositionen kalkuliert.

Preis für das komplette Custombike (gebraucht) 10000 Euro

Kontakt und Infos
Falk Dirla, Telefon 0041/7 88 34 12 50,
E-Mail: falk.dirla@gmx.ch

Was für eine Wohltat: eine sinnlich-schöne Retro-Busa. Siehe dazu die Serie, Foto rechts ...



Optisch dezent, akustisch präsent: klangstarker Auspuff von SC Project. Fein gefräst und verstellbar: Fußrastenanlage von Lightech



Besser ist das: voll einstellbares, straff abgestimmtes Hyperpro-Federbein. Druckstufe separat in High- und Low-speed justierbar



Daten Dreizylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 78,0 x 59,1 mm, 847 cm³, Verdichtung 11,5:1, 115 PS bei 10 000/min, 88 Nm bei 8500/min, dohc, vier Ventile pro Zylinder, Drosselklappen-Ø 41 mm, Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Leichtmetall-Brückenrahmen, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, Aluminium-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Reifen 120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17, Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 103 mm, Federweg vorn/hinten 137/130 mm; Gewicht vollgetankt 190 kg (Serie 196 kg), 14-Liter-Tank



Verführerisch: Die Rundungen des Höckers machen das Heck knackig-sexy



Filigran-feine Speichenräder und hellgrüner Citroën-Lack bis achtern stehen der XSR sehr gut



Basis: Yamaha XSR 900

Umbau-Infos

Klein-Yamaha XSR 900 SM

Öhlins-Cartridge-Kit für Seriengabel inkl. Einbau 1490 Euro; Hyperpro-Federbein 730 Euro; Kineo-Speichenräder 2900 Euro; Klein-Kotflügel „Tracker“ (GFK, unlackiert) 119 Euro; Scheinwerfergehäuse, zweiteilig, gefräst, eloxiert mit LED-Einsatz 1190 Euro; Scheinwerferhalter 200 Euro; Magura-Lenkeraufnahmen 109 Euro; Klein-Höcker mit Sitzplatte, unlackiert 445 Euro (Lackierung und Polsterung auf Anfrage); Lightech-Fußrastenanlage 495 Euro; Ritzel-Abdeckung 145 Euro; SC Project-Auspuffanlage mit EG-ABE, schwarz 940 Euro; kurzer Kennzeichenhalter 119 Euro; LED-Blinkersatz vorn/hinten (mit integriertem Rück-/Bremslicht) 258 Euro

Preis für das komplette Fahrzeug inkl. Lackierung, Montage, etc. 19600 Euro

Kontakt und Infos

Motorrad Klein GmbH, Röntgenstraße 5, 66763 Dillingen/Saar, Telefon 068 31/7 31 40, info@yamaha-klein.de, www.motorradklein.de

Klein-Yamaha XSR 900 SM

Leicht, leichter, Klein-XSR. Der tolle Triple schiebt die 190-Kilo-Yamaha feurig an: bester Durchzug im sechsten Gang – 6,3 Sekunden von 60 auf 140! Akzente setzt der neumodische, flache LED-Scheinwerfer



Sportliche Custombikes

Serienmotorrad.“ Schade, dass Suzuki so etwas nicht selbst baut!

Klein-Yamaha XSR 900 SM

„Stilvoll lackiert“, findet Praktikant Louis diese Yamaha. „Das passt perfekt.“ Farben drücken Persönlichkeit aus. Dominik Klein: „Ich fuhr mal einen Audi 100 mit Fünfzylinder im ähnlichen Ton: Inarisilber.“ Heute hat Dominik einen historischen Citroën SM mit Maserati-Sechszylinder in genau jener grünen Farbe. Er stiftete die Inspiration und das Kürzel SM. Dominik Klein mag klassische Motorräder. „Und dazu gehört nun mal ein rundlicher Höcker.“ Anmutig und edel, steht er dem japanischen Dreizylinder richtig gut. Genau wie die wunderschön gemachten, polierten Kineo-Speichenräder mit Wave-Bremsscheiben vorn.

Retro-Design: Aus rein optischen Gründen tragen die Pirelli-Reifen Phantom Sportscomp das Profil der Ahnen von 1985. Zeitlose Eleganz: Viel kleiner als das Originalteil, passt der GFK-Frontkotflügel an dessen Halterungen. Feinheiten im Detail. Gemäß Dominik Kleins Firmenmotto und Lebensgefühl: „Leidenschaft, Faszination, Dynamik.“ Das Scheinwerfergehäuse fräste er aus dem Vollen und bestückte es mit einem LED-Einsatz aus den USA. Dazu passt das tiefer gesetzte Instrument ideal, „damit die Front nicht mehr so zerklüftet wirkt“. Chic sind unauffällige „Hightsider“-Miniblinker mit integrierten Rückleuchten.

Dominik Klein ist Perfektionist. Zählt man die Vorgänger mit, verkauft sein Laden seit 50 Jahren mit Leib und Seele Yamahas. Heute parkt sein Nippon-Triple in Heilbronn vor der Güterzug-Dampflokomotive der Baureihe 44 – sie hat drei Kessel. Die 850er

wirkt dank intensiven Feinschliffs viel ästhetischer und homogener als das Original. Eine wohlproportionierte Maschine, stämmig und stimmig. Yamaha schuf etwas halbherzig aus der MT-09 mit einfachen Mitteln eine edlere Version. Dominik Klein ging diesen Weg mit seiner XSR konsequent weiter. Inspiration statt Baukasten!

SM-Spielchen: Weil die Eigenbau-Sitzbank mit 84 Zentimetern die luftigste Sitzhöhe des Trios bereithält, ist die Yamaha nicht ganz einfach zu entern. Aber dann integriert dich ihr samtenes Sitzpolster ausgezeichnet. Verglichen mit den zwei übrigen Custombikes geht das Sitzarrangement schon fast als Tourer durch – mit dem höchsten und breitesten Lenker des Trios (wenngleich flacher als das Serienteil) und dem entspanntesten Kniewinkel. Vorderradorientiert, doch bequem. Zunächst. Denn XSR-Fahrer Ralf findet, dass sich die Sitzbank nach einigen Stunden durchsitzt. Der ein klein wenig rau laufende, noch nagelneue Triple ist Serienstand. Im B-Modus springt er nicht zu forsich ans Gas, spricht fein genug an.

Wer jemals Giacomo Agostini auf der 500er-Dreizylinder-MV hören durfte, hat eine Ahnung vom durchdringenden Klang des kurzen Schalldämpfers von SC Project. Wie er röchelt und röhrt, grummelt und grollt, trötet und posaut. Dieser Auspuff föhnt die Flimmerhäuten. Das macht an beim Fahren und ist mit ABE doch kein reiner Schreihaas. Erst oben raus klingt das eher wie ein Eurofighter beim Abheben. Aus den Ecken feuert die 850er mit richtig Schmalz raus. Gelebter Vorwärtsdrang. Federleichte 190 Kilogramm ergeben mit 115 PS und kurzer Übersetzung fantastische Fahrdynamik. Elastisch von ganz unten bis in fünfstelligen Drehzahlen geht

der Dreizack wie Hulle. In ultrasanten 6,3 Sekunden ist die XSR im sechsten Gang von Tempo 60 auf 140. Das rockt! Selbst die 175-PS-Hayabusa braucht 7,8 Sekunden, die Indian sogar 10,3. Da bekommt die Traktionskontrolle viel zu tun. Stufe zwei grätscht oft dazwischen. Ralf schaltet um auf Stufe eins. Der unverschämte spritzige Dreizylinder ist ein Traum, drückt und schiebt grandios. Ein famoser Landstraßenmotor! Beim Rausbeschleunigen wird das Vorderrad leicht, steigt und keilt dann auch aus. Es zuckt sogar beim Einfädeln auf die Autobahn. Ein Lenkungsämpfer würde helfen. Aber die reine Geradeauslauf-Stabilität auf der Bahn ist tadellos.

So ansatzlos trocken, wie die Yamaha beschleunigt, so ultradirekt setzt sie Lenkbefehle in spontanes Abklappen um. Die XSR fährt famos, übersetzt intuitiv Linien aus dem Kopf in passende Radien auf dem Asphalt. Durch schnelle Wechsellinien schneidet die XSR wie ein warmes Messer durch Butter. Ihre Pirellis greifen sehr passabel. Auf kurvenreichen Strecken ist diese XSR eine Waffe. Trotz eher schwerer Speichenräder: Bei ihnen rotiert höhere Masse weit außen, was gutes Handling nicht fördert. Egal, hier geht dennoch alles leicht: Kuppeln, Lenken, Wenden, Bremsen (mit knackigen Vierkolbensätteln).



Dritter? Nur bei den reinen Fahrleistungen hat die irre Indian das Nachsehen

Sportliche Custombikes

Klasse abgestimmt arbeitet das Kartuschen-System von Öhlins in der Upside-down-Gabel. Satt gedämpft agiert das Hyperpro-Federbein mit Ausgleichsbehälter und etwas weicherer Feder als serienmäßig. Es bildet das Asphaltrelief plastisch-authentisch ab. Nicht unkomfortabel, nur gefühlsecht. Mit weit geöffneter Druckstufendämpfung am Federbein arbeiten Front und Heck noch synchroner. Dominik Kleins Motorräder definieren sich auch über Funktion. Der Saarländer schuf eine Fahrmaschine reinsten Wassers. Man will gar nicht mehr absteigen. Schon serienmäßig ist die Yamaha ein großer Wurf. Aber in dieser Ausführung eine Sünde auf Rädern – absolut begeisternd.

Naumann & Co-Indian Scout Apache One

„Prakti“ Louis ist noch jung, zarte 19. Aber er sollte wissen: Ein V2 gilt für viele als bester Motorradmotor überhaupt. Also darf er in diesem illustren Reigen nicht fehlen. Viele Marken wären ohne dieses Konzept undenkbar: Ducati, Moto Guzzi und Harley-Davidson. Aber hier geht es um die andere, die zweite US-Marke. Haben immer noch nicht alle auf dem Schirm. Zumal hier ein Indianer als Café Racer auf dem Kampfpfad wandelt. Die „Apache One“ ist die längste und niedrigste Maschine des Trios. Aber nicht die schwerste: 229 Kilogramm vollgetankt sind fast 30 weniger als eine Serien-Scout wiegt!

Schon das Motto der Firma Naumann & Co sagt es: „Handgefertigte Krafträder“. Hier sind Tank, Frontfender und Heck handgedengelt, eine Klasse für sich. Ein

echtes Kunstwerk ist der Zehn-Liter-Tank mit der großen Aussparung für die Airbox. Goldgelber Lack kontrastiert mit poliertem Aluminium. Custompainting von Schrammwerk krönt den Tank. Obacht: Bei vollem Einschlag kommen ihm die LSL-Lenkerstummel sehr nahe. Eine Erfüllung ist das selbsttragende Alu-Heck: mit rudimentär-keckem Höcker, feinst integrierter LED-Rücklicht und Miniblinkleuchten. Minimalismus? Nein, Minimaximus! Michael Naumann kostet die Kunst der Metallbearbeitung voll aus.

Der gelernte Werkzeugmacher vom Niederrhein gilt als bester Blechner Deutschlands, wenn nicht Europas: „Mein Faible war schon immer, Bleche zu bearbeiten.“ Naumanns extravagantes Metall gibt dieser Scout eine sportiv-elegante Linie. Eine coole Karre ist das, streng nach der reinen Lehre: long and low. Sie duckt sich weg. Ein wilder Mustang. Oder doch ein Stier, den man engagiert bei den Hörnern packen, ihm sagen muss, wo's langgeht? Diese Maschine ist niedrig, aber niemals unterwürfig. Schmal und dennoch nicht easy zu rangieren. Peter parkt den Po im niedrigsten Sitz (74 Zentimeter), reckt sich zu den tief(sten) Lenkerstummeln. Nach einer Stunde auf der Streckbank zwickt und zwackt's.

Der Apache ist fordernd. Von allein geht hier nichts. Kuppeln ist kein Kindergeburtstag, braucht Muckis. Just die nachgerüstete „Trocken“kupplung ist leicht inkontinent, eine defekte Dichtung macht sie zur kleinen Ölschleuder. Tropft Öl auf die Krümmer, gibt der Indianer Rauchzeichen. Da muss Michael Naumann noch mal dran: „Das ist bloß ein Prototyp.“ Wie eine Ducati rasselt und pfeift das dre-

Basis: Indian Scout



Umbau-Infos

Naumann & Co-Indian Scout Apache One

Handgefertigter Aluminium-Tank (passt auch separat ohne Heckteil) 1490 Euro; Aluminium-Heck (passt auch ohne Spezialtank) 1150 Euro; Alu-Schutzblech 380 Euro; Sitzbank aus Hartschaum 220 Euro; Vorderrad 3,0 x 19" und Hinterrad 5,5 x 18" mit Y-Speichen je 1299 Euro (plus Beschichtung); Wilbers-Federbeine, voll einstellbar 1499 Euro (Paarpreis); Wilbers-Upside-down-Gabel mit Open-Cartridge-Dämpfer, voll einstellbar ab 1990 Euro; Alu-Gabelbrücken 1099 Euro; Trockenkupplung (bis 150 PS) 2590 Euro; Lenkerstummel einstellbar 189 Euro (Paarpreis); Brems-/Kupplungshebel (einstellbar) 199,90 Euro (Paarpreis); Griffe 19,95 Euro (Paarpreis); Fußrastenanlage „Midcontrol“ inkl. Brems- und Schaltkulissee 699 Euro; Scheinwerfer 230 Euro; LED-Rück-/Bremslicht für Naumann-Heck 80 Euro

Preis für das komplette Custombike (gebraucht) 19990 Euro

Kontakt und Infos

Naumann & Co, Im Heetwinkel 44, 46514 Schermbeck, Telefon 02853/1746, info@naumann.bike, www.naumann.bike



Long and low: Diese Scout wirkt sehnig-geduckt. Brüllrohr: Mivv-Solodämpfer auf Macho-Krümmer



Naumann & Co-Indian Scout Apache One

Komplett umgekrempelt: Fast kurvengierig fährt das V2-Flacheisen. Verwegen: Englische Avon-Reifen AV 71/72 „Cobra“ mit 19 und 18 Zoll Durchmesser grippen trocken richtig gut. Serie sind knubbelig-kleine 16-Zöller



Ein Hauch von Nichts: extrem zierliches Alu-Heck, Kennzeichen seitlich

Daten Zweizylinder-60-Grad-V-Motor, Bohrung x Hub 99,0 x 73,6 mm, 1133 cm³, Verdichtung 10,7:1, 102 PS bei 8000/min, 98 Nm bei 5900/min, dohc, vier Ventile pro Zylinder, Drosselklappen-Ø 60 mm, Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen, Stahl-Verbundrahmen mit Alu-Gussteilen, Upside-down-Gabel, Ø 46 mm, Stahl-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 298 mm, Reifen 120/70 ZR 19, 180/55 ZR 18, Radstand 1562 mm, Lenkkopfwinkel 61,0 Grad, Nachlauf 120 mm, Federweg vorn/hinten 120/90 mm; Gewicht vollgetankt 229 kg (Serie 257 kg), Zehn-Liter-Tank



Feiste Zutaten: Radiale Brembo-Monoblocks beißen auf Bremsscheiben ohne Floater. Edel: Räder von Rick's Motorcycles



Reduziert: Motogadget-Tacho/Drehzahlmesser. LSL-Gabelbrücke für die straffe Wilbers-Gabel. Nicht ideal: Original-Bremspumpe

Sportliche Custombikes

hende Rund. Wendekreis: 7,50 Meter. Uff. Ein echter Ballermann ist der Mivv-Auspuff, definitiv der lauteste des Trios, er bollert und prustet. Solch kernigen Sound spürt man im Zwerchfell, der Asphalt bebt. Klingt eher nach Quarter-mile und Dragstrip denn nach StVO.

Kann ein sinnliches Motorrad brutal sein, ein brutales sinnlich? Dieses hier schon: Es ist laut, roh, erdig, echt. Hart hämmert der V2. In der zweiten Drehzahlhälfte pulsieren heftige Vibrationen durchs dünne Sitzpolster. Trotzdem, von Charakter und Leistungsentfaltung her ist dies

ein guter, lebendiger V2-Motor. Der durchaus drehmoment- und charakterstarke 1133-Kubik-Motor ist zu schade, um in einem Chopper zu versauern: Anders als ihre historischen Vorbilder ist die aktuelle Serien-Scout kein sportliches Motorrad, trotz des modernen 102-PS-Kurzhubers.

Aber dieser Apache kann mehr, fährt flotter, als Winnetou je ritt. Längere Wilbers-Federbeine und größere Räder bringen mehr Schräglagenfreiheit. Für US-Verhältnisse spät ziehen die nach mittschiffs verlegten Fußrasten Furchen in den Asphalt, wenn auch wegen niedrigster Fußrasten viel früher als bei GSX-R und XSR. Engagiert angefasst, geht es rechts-

herum dem fetten Krümmer an den Kragen, links setzt bald der Seitenständer auf. Erst dann ist Schluss mit lustig. Auf fein gefräste, gepulverte Räder von Rick's Motorcycles aus Baden-Baden, selbst Harley-Händler und Customizer (siehe MOTORRAD 21/2017), sind Reifen vom Avon-Berater aufgezogen: AV 71 und AV 72 Cobra haften manierlich.

Hart, aber herzlich, ziemlich unnachgiebig arbeiten die Wilbers-Federbeine mit Ausgleichsbehälter. Sämig wirkt die kohlenstoffbeschichtete Upside-down-Gabel, ebenfalls von Wilbers. Geht gut, das US-Eisen. Wenn der Motogadget-Tacho Tempo 197 anzeigt, kneift der Drehzahlbegrenzer

zu. Der Apache hechtet stabil geradeaus. Länge läuft. Verwegen: die billige Bremspumpe des Amibikes mit Brembo-Monoblock-Zangen zu koppeln. Die sonst kräftigen, bissigen Beißer ergeben so nur ein teigiges Bremsgefühl. Das könnte besser verzögern. Die Nachrüst-Bremsscheiben kommen wie die Originalteile ohne Floater aus: Scheibe und Adapter sind eins. Wohin mit der Wärmeausdehnung?

Bei jedem Halt zieht die Indian Bewunderer magisch an, Schaulustige umkreisen den sehnigen Indianer wie Motten das Licht. Es bleibt alles anders. 20 000 Euro für dieses gebrauchte Custombike sind äußerst fair – schon Teile und neues Basismotorrad

kosten zusammen fast 30 000 Euro. Naumann macht auch Service für Serienmaschinen bei sich in Schermbeck: „Ich mache fast alles.“ Und offenbar mit viel Herzblut.

Fazit/Ausklang

Alle drei Motorräder sind echte Typen mit reichlich Temperament. Maschinen, die weggehen vom Mainstream. Und trotzdem Trends setzen könn(t)en. Es geht ums Wesentliche, die Essenz eines Motorrads. Und das sind Motor, zwei Räder, Rahmen, Tank und Lenker. Fertig. Alle drei sind konsequente Einsitzer: Die ungefiltertsten, pursten Erlebnisse hat man immer noch mit sich allein. Klar, Louis? ■

Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn (SEH)

Viele Fotos dieses Artikels entstanden auf dem Gelände des Süddeutschen Eisenbahnmuseums Heilbronn e.V. In dessen herrlichem Ambiente mit historischem Lokschuppen und Drehscheibe sind klassische Waggon und rund 25 Lokomotiven zu bewundern: 15 Dampfloks, zehn Dieselloks und eine Elektrolok. Unser Dank gilt dem Vereinsvorsitzenden Oliver Sauer, der eigens außerhalb der regulären Öffnungszeiten für MOTORRAD öffnete. Samstags, sonntags und feiertags präsentiert das Museum von 10.00 bis 18.00 Uhr seine Schätze. Adresse: Leonhardstraße 15 in Heilbronn; Eintritt: fünf Euro, ermäßigt 2,50 Euro. Die Saison 2017 endet am 29. Oktober mit einem großen Familientag. Regelmäßig gibt es auch Fahrten mit Dampfzügen! Zur kommenden Saisoneroöffnung bietet das Eisenbahnmuseum am 6. und 7. April 2018 eine stilvolle Bühne für kreative Braukunst kleiner Brauereien: Während der Craft-beer-Biermesse „ArtBrau“ verwandelt sich das Areal in den originellsten Biergarten des nächsten Frühlings. www.artbrau.de, www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de

Foto: Thomas Schmieder



Sogar ganz ohne Tuning: In Heilbronn findet sich reichlich Dampf!