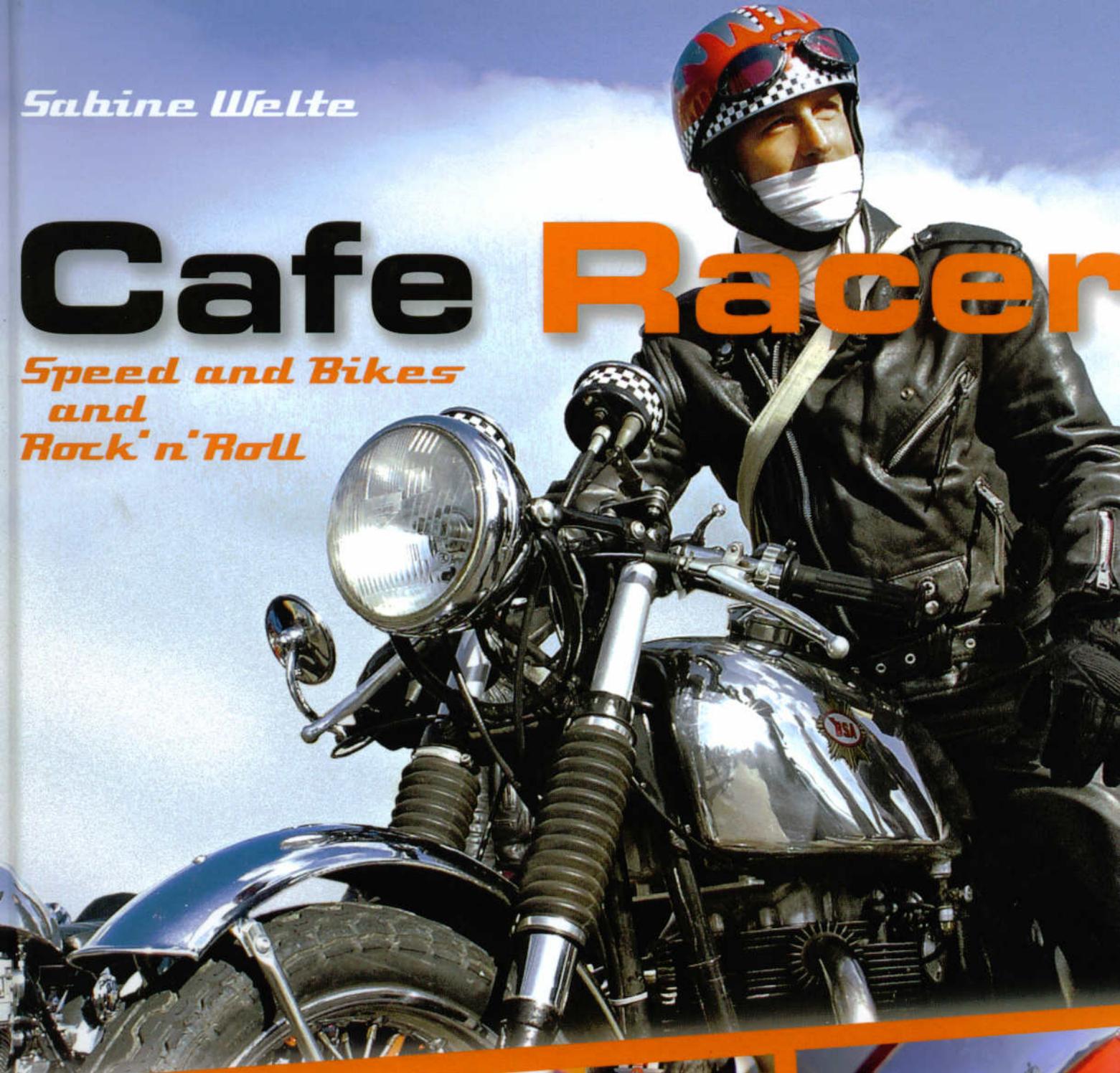


Sabine Welte

Cafe Racer

*Speed and Bikes
and
Rock'n'Roll*



 GeraMond

Suzuki GSX-R '86

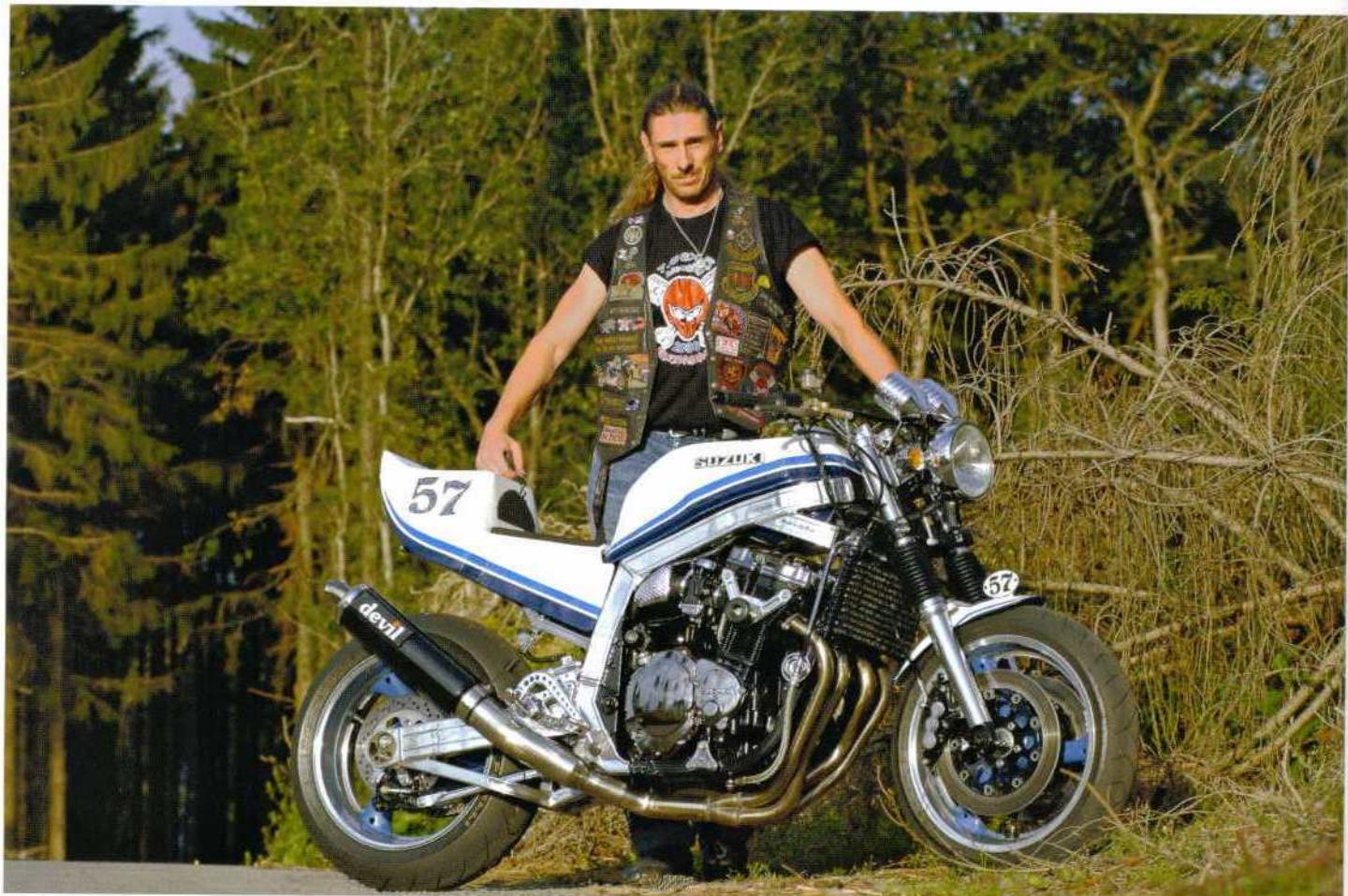
Motivation zur Andacht

Fürher war alles besser. Haha, nicht wirklich, wie wir wissen. Da gab's zwar schon enorme Kraftpakete aus der Schaufensterauslage heraus. Aber die Fahrwerke packten die derartig bösartige Triebwerksgewalt nicht in allen Lebenslagen. Ergo brachten sich dereinst eine Menge hoffnungsvolle Kabelzieher um ihr noch junges Leben. Für Euthanasie-Ralf kein Grund zum

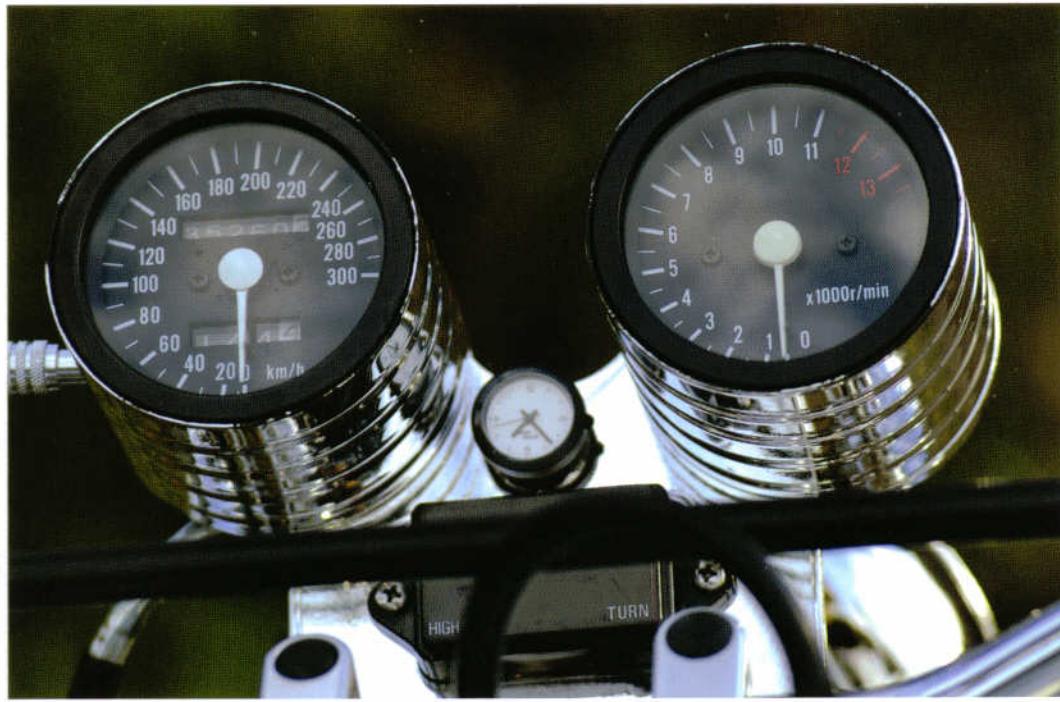
Verzagen, greift der doch bekanntlich immer schon gerne fest zu beim hammerharten Material aus Hamamatsu: „Kann es denn einen schöneren Tod geben, als wenn's dich auf deiner krassesten Karre mit voll Karacho aus dem Leben reißt?“

Im Glauben an die Altvorderen der Leistungstreiber erstand er die Grundfesten einer Gixxer 1100 aus dem vergangenen 1986. Nur

*Huldigung an alte Zeiten:
„57“ als Sinnbild der Liebe zur
Rock'n'Roll-Ära – und eine Gixxer
muss es bei Ralf immer sein.*



Rund um die Uhr: Klassisch im zeitgemäßen Gewand und analog sowieso ...



um dem wertvollen Gebein in huldvollen, zeit- und nervenaufreibenden Weihungen, innigen Gebeten und alchimistischen Forschungen neues Leben einzuhauchen. Dabei aber immer auch die Rituale längst vergangener Gixxer-Dekaden geziemendlich einzuhalten. Damit der Apparat nicht den neuzeitlichen Geistern hinterherläuft, sondern ganz im Sinne und zu Ehren der wissenden alten Seelen.

Retro! Old School! Revival?

Wie auch immer ihr diese meisterliche und transzendentale Sinnübertragung alter Linienführung und Denke in die Jetzzeit bezeichnen wollt. Ralf schraubte in den drei Jahren in der dritten Etage, zwischen Esszimmertisch und Couch, schob seine Liebste menschlicher Gestalt immer wieder leidend auf die Seite und legte los: „Die Gixxer wurde mir aus Wiesbaden angeboten und ich ließ mich von dem Typ überreden, das Teil mitzunehmen. Er ließ sich sogar auf eine nachträgliche Bezahlung ein, zeigte volles Vertrauen. Das

wollte ich natürlich nicht enttäuschen, und mich allein deshalb schon als würdevoller neuer Eigner erweisen.“ Ursprünglich plante Ralf einen Zwei-Personen-Betrieb für die Gixxer ein, doch nach durchzechter Nacht fiel das Heck der Flex zum Opfer. Nachdem er ein kurzes Teil an den Rahmen geschraubt hatte, gefiel ihm dieser Zustand irgendwann auch wieder nicht. „Ich bin da ziemlich pingelig und wollte dem ursprünglichen Rahmen doch lieber treu bleiben. Also ließ ich das Heck anschweißen.“ Somit passierten die gesamten Polier- und Verchrom-Arbeiten am Chassis alle noch mal. Weitere, ganz persönliche und individuelle Gestaltungsmomente fanden ebenso ihren Widerhall in dem Schild mit der Nummer 57 auf dem vorderen Fender von Moko und der Einfräse dieser Zahl im Heck. Die Ziffer bezieht sich auf Ralfs Liebe zur Ära des Rock'n'Roll, mit der Blütezeit dieser Epoche zwischen den 50er- und 60er-Jahren. Etwa aus dieser Zeit stammt schließlich auch die Ursprungsform des Heckteils, das der Schweizer Fritz Walter Egli als markantes

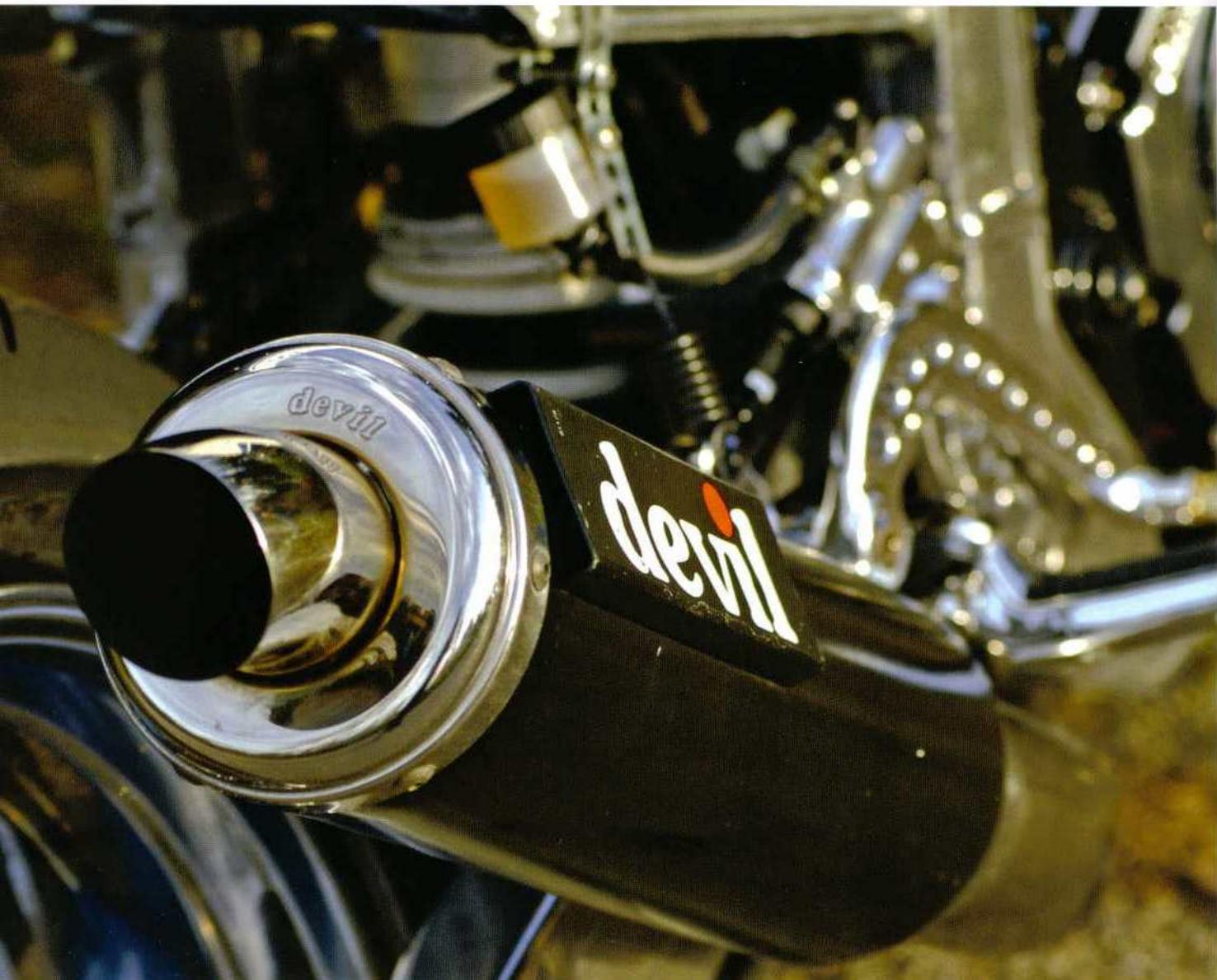
Markenzeichen für seine spektakulären Motorräder mit den von ihm erfundenen Einrohr-Rahmen verwendete. Ralf überarbeitete das Teil, blieb dabei aber dem Old-School-Style ebenso treu wie dem guten alten Knickrahmen. Nur die Motor-Performance hatte sich dem heutigen Zeitgeist in etwa anzupassen.

Rase-Seele

Denn unser Ralf ist im Grunde seines Herzens ein Anreißer vor dem Herrn, treibt sich mindestens ebenso gerne auf den Race-Tracks der umliegenden Länder herum wie auf einschlägigen Hörtetreffen der Fighter-Brigaden. Des-

halb bekam das 1100er Triebwerk einer 91er-Gixxer auch schärfere Nockenwellen, eine geänderte Zündung und die übliche Zylinder-Überarbeitung. Alle Motordeckel und anderen metallischen Einheiten ließ der Wuppertaler schwarz verchromen oder polieren, je nach Möglichkeit. Ins Heck geriet wegen des höheren Kraftaufkommens zur besseren Performance ein White-Power-Federbein. Von Wilbers ließ er die 89er-Gixxer-Gabel überarbeiten, überzog sie im oberen Bereich mit Faltenbälgen und die Gabelholme mit edel anmutendem Edelstahl-Cover. „Den artgerechten Einzel-Scheinwerfer hatte ich noch irgend-

Da ist der Teufel los: Edelstahl-Krümmer münden im Devil-Endrohr; mehr Auspuff braucht es nicht.



wo rumfliegen. Aber der passt genau zum Stil der Gixxer mit dem 86er-Rahmen.“ Bald glänzte das gute Stück mit seinen verfeinerten Fußrasten, den polierten Gabelbrücken und Instrumenteneinfassungen diverser Anbieter sowie der stilistisch einwandfreien Schwinge mit Unterzug von Krüger und Junginger, als hätte Ralfs Ela ihr gesamtes Tafelsilber für die Gixxer veräußern müssen. Aber wahrscheinlich hat nur Hund Mümmi ein bisschen weniger Futter im kleinen Napf vorgefunden. Der erhielt eh kaum Gelegenheit zum Fressen, schließlich musste er seinem Herrchen die ganze Zeit beim Schrauben Gesellschaft leisten. Wie üblich, denn die kleine Fellwurst darf ja auch bei allen Fahrten mit dabei sein. Geht doch nicht, dass Vatern da mit 'ner ge-

schmacklosen Bitch vorfährt. Gut Ding wollte also auch gediegene Weile. Und deshalb wurde die gesamte Nachbarschaft langsam auf den ersten Probelauf des Triebwerks innerhalb der Wohnung vorbereitet. Ralf ließ öfters mal eine geile CD mit Original-Sounds verschiedener Kräder im Player kreisen, bis die Maschine dann tatsächlich zum Sprechen kam. Keiner meckerte, alles verlief glatt und so konnte endlich nach drei Jahren das fertige Teil durchs Treppenhaus drei Stockwerke nach unten geschleppt werden. Der Aufwand lohnte sich. Seht selbst und kniet nieder!

Suzuki GSX-R '86

BESITZER

Ralf Rüdiger

MOTOR

1.127 ccm aus 91er-GSXR, andere Nockenwellen, Zylinder überarbeitet, geänderte Zündung, schwarz lackiert, Seitendeckel und Zylinderkopfdeckel schwarzverchromt, Schrauben im Zylinderkopfdeckel verchromt. Vergaserbatterie aus 86er-GSX-R, lackiert, poliert und verchromt, Halterungen verchromt, Ölkühler: Serie, lackiert Anschlüsse schwarz verchromt, mit Stahlflexleitungen. Tank: Von 86er-GSX-R mit Schriftzug von Suzuki GS 1000. Auspuff: Devil Edelstahl-Komplettanlage

FRONT

Lenker: ABM mit Strebe. Vorderer Fender: Moko, modifiziert mit Startnummer aus einem Hausnummernschild, laminiert. Gabelbrücken: Untere Gabelbrücke Serie, lackiert; obere Gabelbrücke von ABM, poliert. Cockpit: Moko Haltebecher, verchromt, mit 91er-GSX-R Armaturen. Gabel: Aus 89er-GSX-R, von Wilbers überarbeitet, Gabeljoch aufgefräst für anderes Lenkrad-Schloss. Standrohre poliert, mit Faltenbälgen überzogen. Gleitrohre mit Edelstahlhülsen überzogen, daran die Lampenhalterung montiert. Spiegel: Simson Mofa. Pumpen: Brems- und Kupp lungspumpen von Brembo mit separaten

Ausgleichsbehältern. Bremse: Sechskolbenzangen von Tokico aus 92er-GSX-R, poliert und lackiert.

RAHMEN

Serie aus 87er-GSX-R. Heckteil stark verändert, mit Batteriehalter umgeschweißt, teilweise lackiert, teils poliert. Anderes Lenkradschloss.

HECK

Solohöckersitzbank, Egli, stark modifiziert mit eingraviertem Startnummer. LED-Rücklicht einlaminiert. Blinker: Kellermann Fußrastenanlage: Serie, verchromt und gelocht. Federbein: White Power, Schutzblech: Moko, modifiziert. Schwinge: Krüger und Junginger Alu Neo-Classic, Exzenter-Schwinge mit Unterzug poliert. Hintere Bremszange aus 89er-GSX-R lackiert.

REIFEN/RÄDER

Felgen: vorne 3,5 Zoll, hinten 5,5 Zoll Felge aus 91er-GSX-R, lackiert und poliert Bereifung: Pirelli Dragon Supercorsa

SONSTIGES

Luftfilterkasten mit Alublenden, Ritzelabdeckung ausgefräst, Sturzpads von Moko, Goldkettchen, Steigleitung am Motorblock, Anschlüsse schwarz verchromt mit Stahlflexleitung, Ritzelaufnahme poliert, Zündschloss seitlich verlegt

GEWICHT

Fahrfertig 204 kg

INFOS

www.gsxr1100.de

Und hält doch: Damals gab es auch keine gelochten Bremsscheiben, dafür muss die Sechskolbenzange heute besser denn je fest zubeißen.

