BAVARIAN SPECIAL

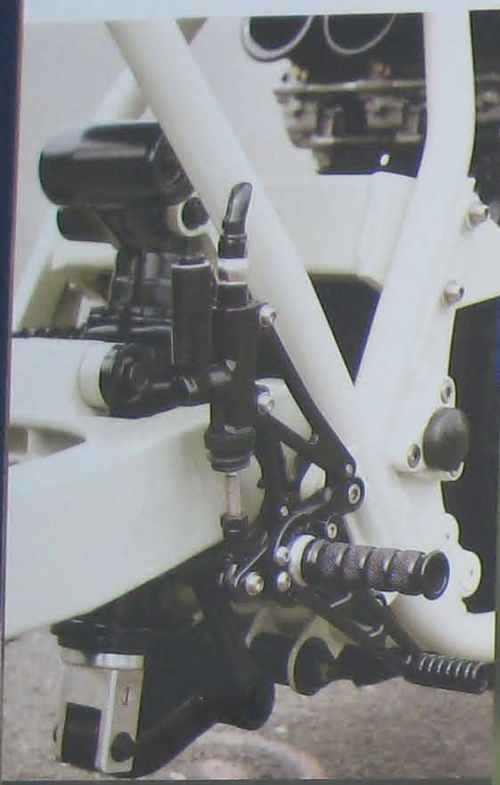
TEXT: JENS MÜLLER, FOTOS: VOLKER ROST

Beim Bike-Building gibt es für Peter nur eine Vorgabe. Die Bilder in seinem Kopf müssen ohne Kompromisse umgesetzt werden, wie bei diesem Gixxer-Motor im Kawa Z-Rahmen

Auch wenn der Weg noch so unbezwingbar erscheinen sollte, es zählt nur das Ergebnis, mit dem er sich zu Hundert Prozent identifizieren kann. So lautet seine Philosophie.

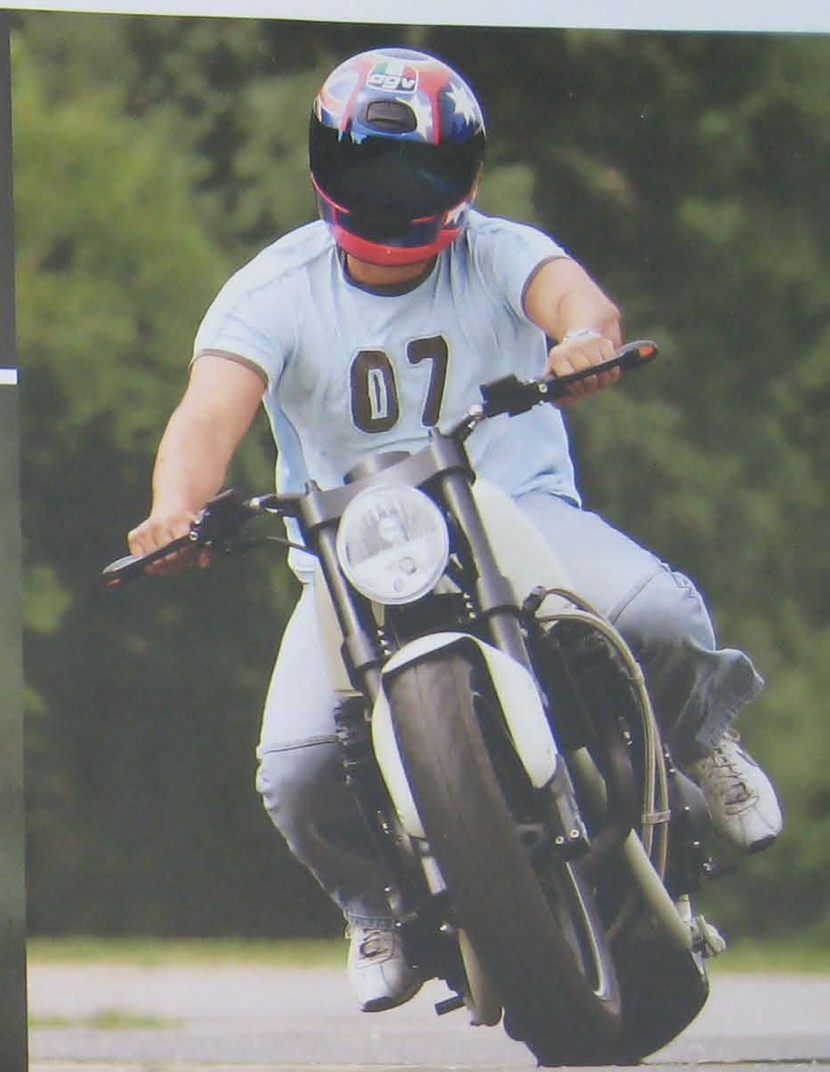
In diesem Fall schwebte Peter ein Bike mit tiefer, langer Optik vor, das mit dem Original nicht mehr viel gemein hatte. Es sollte eine Art Dragster für die Straße werden. Als Basis diente Peter der Rahmen einer Z 1000 ST von 1980. Das Rohrwerk wurde von allen unnötigen Haltern befreit und leicht modifiziert. Alle anderen Anbauteile wurden an diese Grundlage angepasst. Im Rahmen fand der Motor einer der letzten luft/öl-gekühlten GSX-R 1100 seinen neuen Arbeitsplatz. Für dieses Aggregat hat sich Peter entschieden, weil er seiner Meinung nach schön, zuverlässig und leistungsstark ist. Befeuert wird das Kraftpaket durch eine Batterie von Keihin-Flachschiebern, die durch offene Trichter einatmen. Nach erfolgreicher Umwandlung von Sauerstoff und Kohlenwasserstoffen durch Druck und Verbrennung, werden die Abgase über eine eigens entworfene 4-in-1-Auspuffanlage entsorgt. Den Endtopf platzierte Peter direkt hinter dem Motorblock. Von dort können die heißen Verbrennungsrückstände auf kurzem Weg zwischen der Sekundärkette ins Freie entfleuchen. Auf die Idee kam der Schrauber nach der Montage der Schwinge, die ein relativ großes Loch zum Motor hin offenbarte. Das wurde so sinnvoll genutzt und kein abstehender Auspuff stört die Linie →

„Riesen Aufriss? Unterm Strich zählt nur das Ergebnis, mit dem ich mich voll identifizieren kann."



Langläufer:
Erst in der Seitenansicht wird die enorme Länge der wüsten Eigenkonstruktion deutlich

Presswurst:
Um 280 Millimetern Kautschuk Platz zu machen, musste die GSX-R-Schwinge in Breite und Länge wachsen



Tritt den Lucas: Die grazile Fußrastenanlage stammt aus dem Zubehör (oben), die hintere Bremsscheibe zur Abwechslung einmal von einer Honda CBR (unten)

des Bikes. Die Schwinge stammt übrigens auch aus einer GSX-R und stützt sich über ein Federbein gleichen Ursprungs am Rahmen ab. Für den geplanten Breitreifenumbau wurde sie aber verbreitert und verlängert. So passt eine 10 Zoll-Felge von Fischer ins Heck, die einen 280er Schlappen trägt. Am Frontend übernimmt ein 120er Reifen den Bodenkontakt. Der schmiegt sich an die Felge einer Buell XB 12. Geführt wird das Paar von einer Gabel, die ebenfalls früher an einer XB ihren Dienst versah. Die gereckten Gabelbrücken hat der Schlosser selbst gefräst. Nachdem das Fahrwerk soweit vollständig war, musste die optische Linie nach Peters Vorstellungen angepasst werden. Damit verbrachte der Oberpfälzer unzählige Stunden. Immer wieder musste er Änderungen und Verbesserungen vornehmen. So ist das bei einem Bike, das komplett in Eigenbau entsteht. Hinterher sieht alles so aus, als müssten die Teile nur zusammen gesteckt werden. Doch dem war natürlich nicht so. Noch dazu, da Peter keine Kompromisse bei der Qualität seiner Arbeit eingehen wollte. Auch hier bleib er seiner Philosophie treu.

„Auch wenn es so aussieht als müsste es nur noch zusammengesteckt werden – das ist alles Eigenbau"

Selbstverständlich wurden alle Kabel unsichtbar verlegt. Sämtliche Schrauben sind aus Edelstahl und wurden konisch abgedreht. Der Erbauer hat sich wirklich viele Gedanken gemacht und teilweise beeindruckende Detaillösungen gefunden. Die entdeckt der Betrachter oft erst auf den zweiten oder dritten Blick. So fand der Motogadget Tacho seinen Platz im ➜

Suzuki? Kawa? Buell? Das Bike vereint Komponenten vieler Marken

selbst entworfenen Halter, der auch die Kontrollleuchten aufnahm. Die Elektrik wird über kaum sichtbare Taster am Lenker gesteuert. Die passen sich perfekt an die Armaturen von ISR an. Da fallen solche „Kleinigkeiten" wie Tankumbau, Ritzelabdeckung oder Scheinwerferhalter kaum noch ins Gewicht.

Von der Z 1000 stammen nur noch das Heck und das Rücklicht. Der Grundträger für den Sitz ist aus Stahl und verfügt über Polsteraufnahmen die CNC-gefräst wurden. Der Tank stammt zwar auch von einer Z 1000, jedoch von einer anderen Version, so dass auch hier Umbauarbeiten nötig wurden. Mit dem Tankmotiv will Rallye-Fan Peter die Erinnerung an den Rennfahrer Collin McRae wach halten. Der Schotte war als Racer ebenfalls mit ganzem Herzen dabei, so wie Peter beim Bike-Umbau.

In rund eineinhalb Jahren entstand so ein Motorrad, auf das der Erbauer mit Recht stolz ist. Der Aufbau hat Peter so viel Spaß gemacht, dass er auch für andere Interessenten Bikes bauen möchte. Anfragen könnt ihr über seine Homepage stellen.

FAZIT

Mit dem nötigen Willen bei der kompromisslosen Umsetzung von Vorstellungen in dreidimensionale Formen, können interessante Bikes entstehen. Peter hat es bewiesen.

Blinker, Hupe, Starter: Winzige Kontakttaster am Lenker steuern über Relais die wichtigsten Funktionen

Die typische Radialbremsscheibe einer Buell macht sich auch in einem Langschwingen-Dragbike gut

TECHNO

KAWASAKI Z/ SUZUKI GSX-R | BJ. 1992
ERBAUER/ BESITZER: PETER BIRK

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt, dohc-Vierventiler, 1127 ccm (Bohrung/Hub 78 x 59 mm)

Luftfilter	Trichter
Vergaser	Keihin Flachschieber FCR 41
Auspuff	Eigenbau BTC
Getriebe	Fünfgang
Sekundärtrieb	Kette mit Offset
Ritzelabdeckung	BTC mit Drehmomentabstützung
Leistung	138 PS bei 10.000/min
Drehmoment	105 Nm bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h

FAHRWERK

Kawa Z 1000 ST- Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen

Gabel	Buell XB 12
Gabelbrücken	BTC
Schwinge	GSX-R, verlängert u. verbreitert
Federbein	GSX-R Mono
Rad	vorn Buell XB 12 3,5 x 17" m.120/70-17
	hinten Fischer 10 x 18" m. 280/35-18
Bremsen	vorn Buell XB 12
	hinten Honda CBR mit Brembo-Sattel

ZUBEHÖR

Tank	Z 1000 mit Collin McRae-Logo, modif.
Lenker	Lucas
Armaturen	ISR mit Knopftastern
Instrumente	Motogadget in Eigenbauhalter
Fußrasten	Lucas
Fender	vorn Buell
Heck	Z 1000 ST
Scheinwerfer	V-Rod, Halter BTC
Rücklicht	Z 1000 ST
Sitz	BTC

METRIE

Leergewicht	244 kg
Radstand	1680 mm

INFO

www.b-town-cycles.de

AM GASGRIFF

Trotz verlängerter Schwinge und breitem Reifen im Heck lässt sich die Z von ihrem Treiber ordentlich um die Kurven scheuchen. Der potente Motor, in Verbindung mit ordentlich Gewichtsverlust, macht sie sogar für die Viertelmeile fit.

CB-KURZWERTUNG

Motor	Fahrwerk	Kaufteile	Alltag
+++	+++	+++	+++