die kleinen unterschiede

Wahnsinn kommt vor Grösse

Die richtig durchgeknallten Sachen im Leben sind meistens nicht die von Grund auf erzeugten Extreme, sondern vielmehr Abwandlungen von Durchschnittlichem oder gar Langweiligem. So ist zum Beispiel Gartenarbeit zunächst einmal die größtmögliche Verschwendung von Energie und Zeit mit dem Unterhaltungswert des Beipackzettels von Hühneraugensalbe. Führt man die Kultivierung jedoch statt mit Gardena und Harke mit günstig erworbenen Boden-Boden-Raketen durch und tauscht den Kantenschneider gegen einen Leopard 2, so erwächst aus der ganzen Geschichte schon ein gewisser Funfaktor. Oder nehmen wir eine weitere der führenden Spießbürgerinsignien: Das Vogelhaus. Aufgepeppt mit einer zusätzlichen Katzenleiter, wird aus dem Langweiler ein waschechtes Unterhaltungsmedium für den Winter. Sogar Opas Kriegsgeschichten bekommen eine ganz neue Würze, wenn man ihn im voraus beim Mittagsschlaf im Sankt Euthanasius-Stift mit etwas Flokati, Theaterschminke und dem Langhaarschneider optisch aufgemöbelt hat. Sicher, man muß für solche Aktionen schon einen mächtig großen Nagel in der Außenhirnrinde stecken haben. Keine Frage.

I would walk fivehundred miles

Und genau solch einen sympathischen Kortikalschaden haben offensichtlich auch Brandy und Jim Knopf. Wer käme sonst auf die Idee, ein Moped aufzudonnern, das im Originalzustand seinen Besitzer nicht zur Eisdiele, sondern höchstens zur nächsten Therapiesitzung transportieren kann? – Von welchem Moped hier die Rede ist? Von einer Suzuki GS 500! Und um es ganz klar zu sagen: Nicht einmal Walldorfschülern kann man mit diesem 500er-Twin imponieren, denn sie beschleunigt nicht, sie wird nur nach und nach schneller. Würde man Frauen und Fahrschulen schlagartig abschaffen, wären sämtliche Daseinsberechtigungen für dieses Zweirad wohl im selben Moment verschwunden. Ja: Ich habe Vorurteile! Und nein: Das dynamische Duo aus dem wilden Süden sieht das nicht anders. Ganz im Gegenteil. Sie wählten die asiatische Halbliterschüssel nicht aus Bewunderung oder Begeisterung als Basis für ihr neues Bombast-Projekt, sondern

weil ihr neues Bike einfach nur krank werden sollte. Völlig krank. Jenseits jedweder Anfälle von Vernunft.

Klein oder nicht klein, das war nie die Frage

Brandy, inzwischen zur festen Größe im Fightersegment avanciert, nahm sich der Sache dann auch freudig an. Da er bei der letztjährigen Custom-WM in Las Vegas mit einer Bronzemedaille ausgezeichnet wurde, kennt er sich inzwischen nachweislich auch bestens im zölligen Segment aus und schraubt fließend amerikanisch. Und damit nicht genug: Die im Land der begrenzten Unmöglichkeiten gewonnenen Eindrücke schrien förmlich nach einer angemessenen Umsetzung in teutonischem Gewand. Diversen sinnabstinenter Umbauten sei Dank. Und da kam Jim mit seiner GS gerade recht. Nun war die Halbliterfuhre im Anlieferungszustand (lange Schwinge, fettere Socken und geändertes Bodywork) zwar an sich schon weiter von der Basis weg, als es wohl irgend ein anderes Schwestermodell zuvor war, aber Jim wollte etwas völlig Radikales, noch nicht Dagewesenes. Und er sollte es auch bekommen.

130-500-360 – Modellmasse

Kern des Umbaus war die Umstellung auf den breitesten Puschen, der derzeit im bekannten Universum für Geld zu kaufen ist. Mit nicht weniger als 360 Millimeter Breite ist das gute Stück um das dreifache fetter als der Seriengummi. Um auch für kommende Superlative gerüstet zu sein, kam gleich eine 13,5 Zoll-Felge zum Einsatz. Diese mußte extra angefertigt werden, denn Schüsseln in dieser Größe hatte bis dato einfach niemand im Regal liegen. Nicht weniger aufwendig gestaltete sich die Aufnahme der Walze im Fahrwerk. „Einarmig“ stand auf dem Plan und auch bald in der Werkstatt. Hier war ebenfalls Pionierarbeit gefordert, denn die Kombination von megamonsterbreitem Reifen und Slimfast-Rahmen stellte gänzlich neue Anforderungen an den Radführungsstrang. Das Ergebnis ist eine langwierige und hirnschmalzintensive Kooperation von Brandy und RF-Biketech, die paßt, wie die Faust aufs Auge.

Kleinode

Doch nicht nur im Groben wurde geklotzt, sondern auch im Detail: Statt über die Spiegel wird der rückwärtige Blick dem Fahrer per Kamera/Monitorlösung dargereicht. Nicht minder spektakulär gestaltet sich die Führung der Auspuffanlage. Mitten durch die Schwinge geht der Trieb aus feinstem Geröhr und entläßt die Abgase beidseitig durch zwei dezente Blüten aus edlem Stahl. Vorne geht`s nicht weniger stylisch zur Sache: Eine metallisch umhüllte RGV-Gabel nimmt den zerschnittenen Lenker auf. Auf dessen Enden finden sich Kronjuwelen von Arlen Ness und zusammengehalten wird die Angelegenheit mit Brücken made by Brandy – von wem auch sonst?!

Nagelstudio

Bisher noch am seriennahsten ist das Triebwerk. Monumentale 500 Kubik produzieren wie gewohnt gnadenlose 46 PS. Lediglich die Gemischaufbereitung bekam freie Atemwege mit Staubfängern von K&N. Tiefgreifendere Änderungen sind allerdings schon fest eingeplant – auch wenn diese sicherlich nicht sonderlich einfach vonstatten gehen werden. Doch was soll`s. Mit der Kraft des Hirn-Nagels werden`s die Zwei schon richten. Und wenn auch ihr einen irritierenden Drang verspürt und plötzlich den Gartenzaun mit dem C-Rohr lackieren oder Vatis Velosolex mit Titan verzieren wollt, dann, ja dann habt ihr ihn auch: Den Metallstift im Kopf. Und der macht oft den kleinen Unterschied aus.

Text: Nine Inch Wenzel
Bilder: Puh, der Bär

Technische Daten

Modell:	Suzuki GS 500 E
Erbauer:	Brandy's Custom Bikes (BCB), Waltersberg 11, 97947 Grünsfeld, Tel. 09346-95800, Fax: 09346-95801 (www.brandys-custom-bikes.de/ m.brandter@brandys-custom-bikes.de)
Besitzer:	Jim Knopf
Motor:	Serie
Vergaser:	Serie, teilverchromt
Luftfilter:	K&N-Rennfilter
Auspuff:	BCB
Rahmen:	Serie, modifiziert by BCB
Schwinge:	BCB/RFB
Federbein:	GSX-R 1000
Gabel:	RGV 250 BCB, Gabelcover verchromt
Gabelbrücken:	BCB
Räder:	Rick's Räder Freestyle, vorne 3,5"x17", hinten 13,5"x18"
Bereifung:	vorne 130, hinten 360
Lenker:	BCB
Bremsen:	vorne Brems- und Kupplungsarmatur von Billet, Rick´s Bremsscheibe Freestyle, Carbon-Bremsleitung, Tokiko (6 Kolben), hinten Wave-Bremsscheibe, Carbon-Bremsleitung, Bremssattel VFR 750 RC36
Fußrastenanlage:	BCB
Tank:	BCB
Höcker:	Megatec, modifiziert by BCB
Armaturen:	Megatec
Instrumente:	Motogadget
Lackierung:	BCB und Dragonmoon.de
Sonstiges:	Rückfahrkamera, Ledersitzkissen sowie Gas- und Chokezug von BCB, Schrauben vergoldet (24 Karat), BCB-Motordeckel beleuchtet und vergoldet, Scheinwerfer, Griffe und Fußrasten von Ness Tech, Rizoma-Lenkerböcke, Enuma-Kette in orange, Fersenschoner und Kupplungsdeckel mit Sichtscheibe made by Jim Knopf
Danke an:	Meinen Sonnenschein aus Lienen (Bussi) und an Jim Knopf (www.500xtrem.de) für den genialen Wahnsinn!
Wert:	unbezahlbar