

BGEFAHREN!

Serie: Wahnsinn auf zwei Rädern

Ein riesiger V2 stampft und bebt, schnappt durch offene, selbstgedrehte Ansaugtrichter nach Luft, schiffsdieselt mit ruhigem Puls vor sich hin. Nur dir selbst schlägt das Blut mächtig in der Halsschlagader. Du greifst nach dem extrem breiten, schwarzen Lenker. Und bist irritiert: Da ist überhaupt kein Handhebel. Vorm Lenker prangt das pure Nichts, gähnende Leere. Wie aus einer anderen Galaxie. Da ist eine Neuverdrahtung von Synapsen im Hirn angesagt.

Also, wie war das jetzt noch gleich? „Füße runter“, gab dir Harald Schätzchen, der Erbauer dieses schwarzen Monstrums, noch mit auf den Weg. „Sonst kriegst du gut 300 Kilogramm nicht gehalten.“

Kuppeln auf Knopfdruck statt Ziehen am Hebel: Dieses martialische Motorrad erfordert eine Neuverdrahtung sämtlicher Synapsen im Hirn. Anfahren ist eine echte Herausforderung, Mitschwimmen im Verkehr was für Männer. Toi, toi, toi!

Okay, damit hätte der Berliner Bobber vom Motorrad Center Friedrichshain (MCF) zwar rund 70 Kilogramm gegenüber einer serienmäßigen Suzuki C 1800 R abgespeckt. Wäre aber auf seinen 16-Zoll-Ballonreifen immer noch schwer genug, um dir beim Umkippen den Unterschenkel zu brechen. Also besser keinen Fehler machen. Kuppeln geht zum einen per Fußspitze – mit der Schaltwippe in Doppelfunktion. Scheint aber fürs Anfahren nicht empfehlenswert.

Tauglicher ist der Kupplungsknopf an der puristischen linken Lenkerarmatur. Wenn du ihn mit dem Daumen drückst, rückt die Serienkupplung linear aus, trennt, solange du willst. Gezogen elektromecha-

DAUMEN DRÜCKEN

Von Thomas Schmieder; Fotos: www.wdmyr.de, Archiv MOTORRAD (1)



BGEFAHREN!

Seit: Wahnsinn auf zwei Rädern



Interview Harald Schätzchen

Zur Sache, Schätzchen: Warum tut man sich das an?



Harald Schätzchen (55) ist Chef vom Motorrad Center Friedrichshain (MCF), in Berlin und Falkensee Händler der Marken Suzuki, Yamaha, Victory und Indian. Er nimmt beim Erzählen kein Blatt vor den Mund und weicht beim Tuning keiner technischen Schwierigkeit aus.

Wäre als Basis für eine solch martialische Suzuki nicht die von Haus aus schon böse Intruder M 1800 R statt der braven C 1800 logischer?

Ich habe schon sehr viele M 1800 umgebaut, biete auch gekürzte Hecks dafür an. Vor allem aber eignet sich die C 1800 mit der Starrrahmen-Optik ihrer Dreieckschwinge besser für einen Bobber.

Warum der harte Weg ganz ohne Handhebel?

Wichtig war mir ein komplett cleaner Lenker. Die erste Idee war eine Kombination aus Fußkupplung und Handschaltung – wie bei historischen Indians. Doch dafür ist die 1800er selbst abgespeckt zu schwer, wenn man beim Wenden und Abbiegen die Hand vom Lenker nehmen muss.

Wieso kamst du auf die elektromechanische Betätigung der Kupplung auf Knopfdruck?

Es ging nur darum, eine eigene Lösung zu finden. Wir hatten auch ganz

andere Pläne, etwa einen Seilzug links im Lenker zu verstecken, der dann die Kupplung ganz linear zöge. Vielleicht mache ich das mal in einem anderen Projekt. Wir haben eine Menge ausprobiert, kennen jetzt viele Arten, wie es nicht funktioniert, etwa eine hydraulische Kupplung mit E-Motor ...

War dir die technische oder die fahrerische Herausforderung wichtiger?

Ganz klar die technische! Zuerst muss die Lösung funktionieren. Was wir hier gemacht haben, ist absoluter Prototypenbau. Allein die Steuerung der Kupplung dauerte rund 1000 Arbeitsstunden, die Betätigung der Bremse ausschließlich per Pedal etwa 250 Stunden, die Reduktion der Elektrik aufs Nötigste 150 Stunden. Aufgeben war nie eine Option.

MCF-Bobber Black Challenge

nisch von einem E-Motor, der volle 28 Kilogramm Gewichtskraft stemmen muss. Du legst den ersten Gang ein. Und atmest noch einmal durch. Wenn du den Knopf loslässt, gib'ts kein Zurück mehr: Eine halbe bis drei Viertel Sekunde später rückt die Kupplung ein, stellt unerbittlich Kraftschluss her. Die Verbrennungskraftmaschine flutet dann die 240er-Heckwalze mit 100 plus x Newtonmetern ab Leerlaufdrehzahl. Hui, das schiebt!

Es gibt nur zwei Möglichkeiten: abwürgen oder richtig abgehen. Beides nicht ideal. Plötzlich fühlst du dich im Zentrum der Millionenstadt mutterseelenallein. Stirbt der mächtige V2 ab, kostet es Kraft, die Fuhre senkrecht zu halten. Zumal du ja nicht mal eben zur Bremse greifen kannst: Alle drei Scheiben betätigt wie bei einem Auto allein das Bremspedal. Setzt sich der Black Bomber in Bewegung, hast du alle Mühe, den Vorwärtsdrang zu kontrollieren. Ein Kupplungshebel als „Dimmer“ der Kraftabgabe fehlt ja.

Der einzig mögliche Anfahr-Trick: Knopf loslassen, ein, zwei Zehntelsekunden warten, dann den Knopf noch mal drücken und sofort wieder loslassen, damit man die „Schleifzeit“ erhöht. Dann startet der Ritt auf diesem „An-aus-Motorrad“ nicht ganz so holprig. Alles oder nichts. Hechtsprung nach vorn oder Rohrkrepierer, es gibt nichts dazwischen. „Ein Bobber für Männer mit Cojones“ nennt Harald Schätzchen sein Riesensbaby. Bloß nichts falsch machen. Genie oder Wahnsinn? Vermutlich beides. Aber, immerhin, die Fuhre rollt. Brutal!

Black Challenge, schwarze Herausforderung, der Name ist Programm. Respekt, das Lieblingswort der Generation U-18, hier passt es. Fährst du das Motorrad oder es dich? Damit im Berliner Berufsverkehr Motorrad zu fahren kostet volle Konzentration. Aber vielleicht passt die rund 120 PS starke 1800er ja genau damit gut in die Hauptstadt, in diesen Experimentierkasten für Lebensentwürfe. Alles ist erlaubt. Du passierst eine Reklametafel für Pils-Bier: „Berlin Du bist so wunderbar“.

Immer schön im Flow, im Fluss bleiben, während es über die Spree geht. Aus den schlanken Auspuffen von Hard-Krome bollert der mächtige Motor volltönend. „Unsere selbst gebauten dB-Eater sind noch einen Tick zu kurz“, erklärte Harald beruhigend. Im knallgelben Sprinter der Deutschen Post, den du gerade überholst, geht die Scheibe runter. Und der linke Daumen des Fahrers hoch, während du an ihm entlangrollst. Mission erfüllt.

Gilt auch technisch: Die Bremskraftverteilung stimmt, 70 Prozent vorn, der Rest hinten, die komplexe Steuerung der zwei unabhängigen Bremspumpen ist gelungen. Das ermöglicht kraftvolle Verzögerung. Wenn auch ohne ABS-Unterstützung. Ans Bremsen allein per Pedal kann man sich in Fahrt gewöhnen. Effektiv und einfach zu bedienen. Aber nicht beim Schieben und Rangieren. Macht man dies wie üblich von links, greift man zum Abbremsen des Schubverbands voll ins Leere. Da perlt rasch der Schweiß auf der Stirn. Dies passiert noch viel häufiger beim Ausrollen vor roten Ampeln.

Sie ist einfach noch nicht in Fleisch und Blut übergegangen, die Koordination

von Knöpfchen und Schaltwippe. Schade, denn mit dem kräftigen V2 und der herrschaftlichen Sitzposition, die Beine weit vorn, wäre die Black Challenge an sich das perfekte Sightseeing-Motorrad. Mit ihr die Schluchten der Großstadt zu durchpflügen ist ein ebenso anstrengendes wie sinnliches Erlebnis. Auf durchwachsenem Hauptstadt-Asphalt wirkt das nicht einstellbare, verborgen werkelnde Federbein unkomfortabel-straff. Seine Abstimmung passt nicht ganz zum krassen Mindergewicht, ist noch auf serienmäßige 760 Pfund Leergewicht geeicht.

Zündung einschalten? Geht ganz easy per Transponder. Er gehört zum berührungslosen digitalen Zündschloss M-Lock von Motogadget. Diese Firma aus Berlin-Kreuzberg steuert auch den einsamen Multifunktionsstacho am Edelstahl-Lenker bei. Er stammt von V-Team, ist nun ohne verweichlichende Gummipuffer direkt auf der oberen Gabelbrücke montiert. Die große Serien-Tankkonsole hat MCF entfernt und dorthin stattdessen den Tankstützen versetzt. Vom Ballast befreit, wirkt die riesige Spritblase der 1800er plötzlich extrem attraktiv.

Das klassische, fast schwülstige Gewand der serienmäßigen Suzuki C 1800 R verwandelten die Berliner Bike-Bauer von MCF in einen einsitzigen, verdammte bösen Bobber. Kein glänzendes Metall, nirgends. Weniger Silber an einem Motorrad geht nicht. Räder, Bremsattel, komplette Gabel samt Brücken, Schwinge, Schutzbleche: alles schwarz lackiert oder pulverbeschichtet. Genau wie Zylinderkopfabdeckungen und Motordeckel. Der monochrome, tiefdunkle Look betont das extrem martiali-

Breit und feist: Die völlig cleanen Lenkerhälften sitzen auf Spezial-Risern auf der oberen Gabelbrücke. Der Tankdeckel ist in die Mitte versetzt, das einsame Instrument (von Motogadget aus Berlin-Kreuzberg) nach vorn verlegt



ABGEFAHREN!

Serie: Wahnsinn auf zwei Rädern



Suzuki C 1800 als Basis:
Aus Barock-schwülstig
wird drahtig-cool

FEINARBEITEN VON MCF IM DETAIL

Der Suzuki-V2 blieb im Kern unangetastet, atmet nun durch Trichter mit Mikrofiltern ein und durch schlanke Schalldämpfer von Hard-Krome wieder aus. Deren dB-Eater baut MCF selbst. In Kombination mit einem Power Commander soll die Serienleistung von 114 PS leicht gesteigert sein. Die Kupplungsbetätigung übernimmt ein Elektromotor unter dem Kreuzgelenk per Bowdenzug. Die Kupplung rückt eine halbe bis drei Viertel Sekunde nach Loslassen des Kupplungsknopfs links am Lenker ein. Die Dreischeibenbremse ist auf Pedalbetätigung umgebaut; Bremskraftverteilung vorn/hinten 70/30

Prozent. Zum optischen Tuning tragen der Federsattel mit Eigenbau-Halterung und der kurze Alu-Heckfender bei. Der Frontkotflügel wurde gekürzt, die Tankkonsole entfernt und die Front mit schlankem Scheinwerfer dynamischer gestaltet. Preise für einzelne Positionen und Arbeiten auf Anfrage; Wert des Motorrads laut Gutachten 50 000 bis 70 000 Euro.
Kontakt: Motorrad Center Friedrichshain, Harald Schätzchen, Bossestraße 7, 10245 Berlin, Telefon 030/291 23 77; mcf-suzuki@online.de; www.mcf-suzuki.de

MCF-Bobber Black Challenge

sche Image der Mörder-Maschine. Ebenso die Starrrahmen-Optik und das luftige Heck mit Federsattel im Stil der 30er-Jahre. Er wirkt feist und funktioniert doch komfortabel. Schön, stimmig und stämmig. Einfach clean. 16 Arbeitsstunden gingen allein für die vordere Aufnahme des Sattels drauf, zwei volle Schweiß-Tage.

Rahmenschweißnähte hat MCF mit der Flex gesäubert. Und die gesamte Elektrik in einem selbst geschweißten Kasten im Rahmendreieck versteckt. Knackig, wie sich der edle Aluminium-Kotflügel – mit

der Schwinge verschweißte und verschliffen – aufs Engste an den mächtigen Bridgestone-Hinterreifen schmiegt. Das hintere Schutzblech, geschaffen von einem „Blechgott“ (Zitat Harald Schätzchen), beherbergt rudimentäre Leuchten für Rücklicht und hintere Blinker. Gekappt präsentiert sich der Frontfender. Den Kennzeichenträger links von der mächtigen Kardan-Faust konstruierte und schweißte MCF kurzerhand selbst. Und ließ ihn, wie auch alle anderen relevanten Bauteile, vom TÜV abnehmen.

All das ist mit viel Aufwand handwerklich sehr sauber gebaut. „Extrem kompli-

ziert, damit es ganz einfach aussieht“, lautet das Motto. „Wenn's einfach wär, könnte es ja jeder“, beschreibt Harald Schätzchen sein Credo. Sein schönstes Kompliment sei, wenn ihn Bewunderer der Black Challenge fragen, was er denn daran gemacht habe? Nun, rund 1500 Arbeitsstunden sieht man nicht, übersieht leicht die vielen feinen Details, etwa die neue Position des hinteren Bremssattels. Und die Herausforderung beim Anfahren muss man zuerst mal selber erfahren. „Daumen drücken“ macht einen 20-Kilometer-Trip durch Berlin zu einem höchst intensiven Erlebnis.