



# HONECKERS REVENGE

**Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer. Ein Sommer macht aber eine Schwalbe. Das stellte Noah während der letzten Osterferien eindringlich unter Beweis.**

Noah ist knapp volljährig und pilotiert zivil einen XS400 Caferacer über deutsche Straßen. Die Liebe zu extremen und ungewöhnlichen Gerätschaften hat er genetisch mit auf den Weg bekommen, seine Familie ist fest im Fahrzeugbau verankert. Während seine Altersgenossen mit Pinkelemon-Figuren spielten und sich von der Bläh-Station verblöden ließen, hat Noah seine Kindheit zwischen Flex, MIG-Schweißer und Kantbank verbracht, was ihm augenscheinlich bestens bekommen ist.

### Mauerfall

Die Schwalbe fand den Weg in Noahs Fundus auf Grund einer Eigenschaft, die

sie von den gemeinen 50er-Westfeilen unterscheidet: Sie darf legal mit 60 Klamotten durch den Verkehr donnern. Das sind gute zwanzig Sachen mehr auf der Geraden und völlig ausreichend, um den pubertierenden Rollerkumpanen auf Zündschlapp und Co. den heißen Auspuff zu zeigen. Gegen ausgewachsenes Kradmaterial hat man aber auch mit dem Soli-Speedzuschlag keine Chance. Das wollte Noah ändern. Eine kaltverformte GPz 550 für schülerfreundliche 250,- Euronen kam wie gerufen. Dr. Frankenstein nacheifernd wollte Noah neues Leben aus den Brocken erschaffen, verzichtete aber aus gesundheitlichen Gründen darauf, sich zwei

Schrauben in die Stirn zu drehen – auch wenn's stiehlt gewesen wäre.

### Emmenkiller

Von vorne herein war für Noah oberste Doktrin, den Look der Simson zu erhalten. Das machte die Aufgabe nicht unbedingt einfacher, denn das bedeutete, daß der gesamte Kawa-Heckstrang unter das Blechkleid der ehemaligen 50er gequetscht werden mußte. Darüber hinaus sollte das Monstrum am Ende auch uneingeschränkt funktionieren und fahrbar sein. Zum einen auf dem Dragstrip, zum anderen aber auch via roter Nummer im Straßenverkehr.

### Geh, Peh, Zett

Noah zerfetzte also den Schwalbenrahmen sowie den der GPz. Letzteren nicht nur einfach in einzelne Segmente, sondern diese dann auch noch einmal längsseits. Der Kawasaki-Lenkkopf kapselt nach der Verschmelzung der Segmente den der Simson ein, was zum einen die Verwendung der originalen S-Front ermöglicht, zum anderen einen guten Ansatz für ein stabiles Konstrukt bildet und ganz nebenbei auch noch die Fahrgestellnummer der Kawa auf die Fuhre überträgt. Das wird bei der anvisierten Zulassung mehr als hilfreich sein, denn so ist grundsätzlich schon mal ein Brief vorhanden.

### Boller-Roller

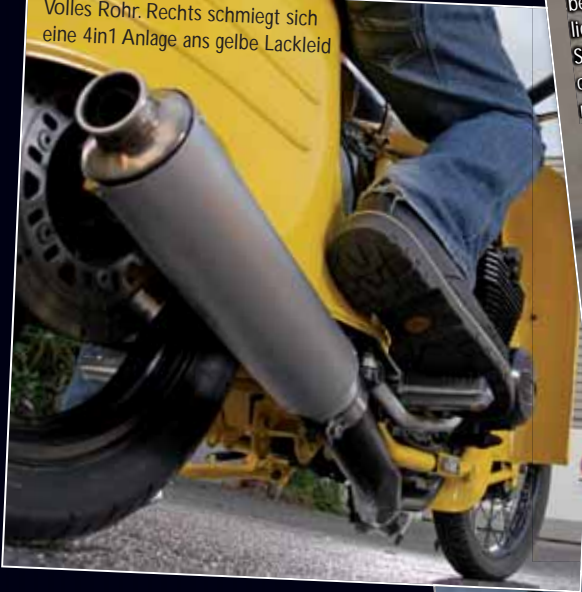
Der 550er Motor sitzt dort, wo sonst die Beine des Fahrers Schutz vor Wind und Wetter suchen und überträgt seine 64 PS über eine Eigenbauschwinge auf das Hinterrad der Kawasaki. Auch die Bremse der Großen ist achtern montiert, so daß durchaus ernsthafte Verzögerungen erzeugt werden können. Die Simson-Trommel vorne würde alleine schneller die Segel streichen als Guido Westerwelle bei einer Podiumsdiskussion auf dem Treffen der freiwilligen Sodomisten. Was 64 PS in einer Schwalbe anrichten können, vermag man sich nur vage vorzustellen, wenn man das Teil nicht in Aktion gesehen hat. Nur

unwesentlich schwerer als Paris Hilton nach der Wurmkur reagiert die um den Faktor zwanzig erstarkte Kiste auf jeden Dreh am Gasgriff mit unerbittlichem Vortrieb und reckt das gelbe Windschild in den Himmel. Pünktlich zum 20. Jubiläum des Mauerfalls eine ganz besondere Hommage an das Thema Wiedervereinigung. Auch wenn Kawa und Simson hier das erste Mal zusammengekommen sind. Aber wir wollen nicht kleinlicher sein als das S.E.D.-Büro.

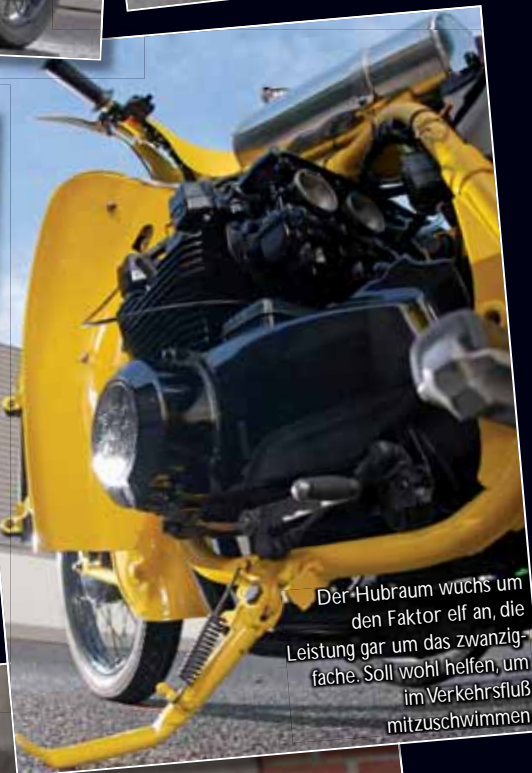
# Simson Schwalbe 550

Gruppenbild mit Damen. Optisch blieb die Schwalbe sehr nahe am Original (links). Um das zu ermöglichen, modifizierte sich Noah einen Wolf an den Simsonteilen. Alleine im Scheinwerfereinsatz stecken viele Stunden Arbeit, dieser ist für den Betrieb mit H4-Leuchtmitteln umgefräst

Volles Rohr. Rechts schmiegt sich eine 4in1 Anlage ans gelbe Lackleid



Der Kawasaki-Ölkühler residiert vor dem Beinschild auf der linken Seite der Drag-Schwalbe



Der Hubraum wuchs um den Faktor elf an, die Leistung gar um das zwanzigfache. Soll wohl helfen, um im Verkehrsfluß mitzuschwimmen.



## TECHNISCHE DATEN

<b>Marke/Modell/Bj.:</b>	Mischung aus Simson Schwalbe Bj. 1983 / Kawasaki GPZ 550
<b>Besitzer und Erbauer:</b>	Noah Menschik, freut sich über Resonanz via: nmr-bikes@gmx.de
<b>Motor:</b>	Kawasaki GPZ. 550 ccm 64 PS bei 10500 U/min
<b>Ölkühler:</b>	original
<b>Vergaser:</b>	original, modifiziert
<b>Luftfilter:</b>	Eigenbau
<b>Krümmer/Auspuff:</b>	4in1 Eigenbau
<b>Rahmen:</b>	Simson und Kawasaki Komponenten kombiniert mit Eigenbauelementen
<b>Heckrahmen:</b>	starr, Eigenbau
<b>Schwinge:</b>	Eigenbau
<b>Gabel:</b>	Simson
<b>Rad vorn:</b>	Simson
<b>Rad hinten:</b>	Kawasaki
<b>Bereifung vorn:</b>	Pneumant 2 3/4 x 16 Zoll
<b>Bereifung hinten:</b>	Metzeler Lasertec 120/80/18
<b>Lenker/Riser:</b>	Simson Schwalbe bearbeitet
<b>Bremse vorn:</b>	Schwalbe
<b>Bremse hinten:</b>	original GPZ
<b>Fußrastenanlage:</b>	GPZ
<b>Tank:</b>	Eigenbau Aluminium
<b>Verkleidung/Maske/Scheinwerfer:</b>	in Schwalbescheinwerfer eingebaute Halogenleuchtmittel
<b>Höcker/Sitzbank:</b>	verbreiterte Schwalbe Heckverkleidung, abgepolsterte und verkürzte Schwalbesitzbank
<b>Armaturen/Schalter/E-BOX:</b>	original Simson
<b>Instrumente/Anzeigen:</b>	original Simson
<b>Lackierung:</b>	Rapsgebl by Moritz Fenkohl
<b>Sonstiges:</b>	Das Moped wurde um 23 cm verlängert
<b>Danke an:</b>	meine Eltern, die mich bei diesem Projekt sehr unterstützt haben