

FRENCH CONNECTION

VORSICHT SUCHTPOTENTIAL! AUS FRANKREICH STAMMT DER STOFF AUS DEM DIE TRÄUME SIND – AUFBEREITET WIRD ER AM NIEDERRHEIN.



Willi hat sein Hobby zum Beruf gemacht. Nun, in der Motorradbranche ist das sicherlich nicht außergewöhnlich, viele haben so ihren Einstieg gefunden. Und wahrscheinlich ebenso viele beklagen, diese Karriere gewählt zu haben, denn nach Jahren des Existenzkampfes ist es irgendwann kein Hobby mehr. Auch Willi betreibt seine Motorradschmiede bereits seit Jahren, allerdings kann ich mir nur sehr schwer vorstellen, daß er jemals das Interesse an seinem Steckenpferd verliert. Die Konstanz und Passion, mit denen er in seine Projekte realisiert, sprechen eine deutliche Sprache: In den vergangenen zehn Jahren baute der Spezialmotorrad-Liebhaber allein sieben Unikate seiner Lieblingsmarke auf, den französischen Moto Martins.

Ein Besuch in Willis Bikeschmiede am Niederrhein offenbart den Grad seiner Sucht: Gesammelte Werke des Motorradbaus hauptsächlich aus den Achtzigern und dazwischen auch mal komplett selbst konstruierte Kuriositäten. Mein Blick bleibt an dieser klassisch zurechtgemachten 1983er Martin hängen. „Die habe ich gerade nach Kundenwunsch aufgebaut, ist soweit fertig, es fehlt nur die hintere Radabdeckung, und das Federbein wird noch überarbeitet,“ erklärt Willi. „Und was wurde gemacht?“, hake ich nach. Willi runzelt die Stirn, holt tief Luft und setzt zu einem nachmittagfüllenden Monolog an.

Poppey Doyle

Als Sammler luftgekühlter Vierzylinder wußte der Kunde genau, was er wollte. Zum Beispiel einen komplett getunten Saugmotor. Kein Problem für Willi, denn der Chef des Meisterbetriebs kann Willi auf eigenes Know-how sowie die Unterstützung verschiedener Zulieferbetriebe in seiner Region zurückgreifen. Etwa dem Spezialisten für Strömungstechnik, bei dem er in mühevoller Sisyphosarbeit optimale Gasströme und Brennraumprofile für das 11er Gixxer-Triebwerk erarbeiten konnte. Das Hubvolumen wurde durch größere Zylinderbohrungen erweitert. Kurbelwelle und Pleuel wurden überarbeitet und austariert. Härteren Ventildfedern sollen ein Tänzeln der größeren Yoshimura-Ventile bei hohen Drehzahlen verhindern. Diese werden über scharfe Yoshi-Nockwellen gesteuert, Einlaßseitig wird an einer Bank 38er Mikuni-Flachschiebern gesaugt, Auslaßseitig über eine Schüle 4-in-1-Racing-Anlage abgeblasen. Bodensändiges Tuning mit beachtlichem Ergebnis: Auf dem Prüfstand wurden knapp 165 PS ermittelt – nicht schlecht für den luft-/ölgelkühlten Block.

Text & Bilder: Jupp Sutermeik