

MARRAKESCH EXPRESS

Vom Wüstenrennen in Marokko auf die Fighterama in Kalkar: Einseitigkeit ist etwas, das man Paul und seiner Blade sicher nicht nachsagen kann – oder eben doch.

Auf getunten Big Bikes durch die nordafrikanische Wüste zu rasen, ohne sich über Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Polizeikontrollen Gedanken machen zu müssen, das wär' doch was! Aber wer macht so etwas schon? Nun, beispielsweise der Brite Paul Bainbridge. Bei der ersten Teilnahme am Cannonball Run kam er aber nicht weit: Seine FZR 1000 Turbo machte schon auf der Hinfahrt schlapp. Für den zweiten Anlauf wählte er schließlich eine solidere Basis, nämlich die hier abgelichtete Fireblade. Nur war sie zu diesem Zeitpunkt noch serienmäßig, doch der Grundstein für den Umbau sollte noch während der Runs gelegt werden. Bei einer Tasse Gerstensaft besprach er mit den Organisatoren die Teilnahme für das kommende Jahr, und irgendwie rückte der Fokus auf die Honda und ihre anstehende Metamorphose zum Streetfighter. Schlußendlich war man sich einig: Die Veranstaltung braucht einen rollenden Werbeträger, und so entschied Paul, sie zum Cannonball-Tribute Bike umzubauen.

Seymour Goldfarb, Jr.

Zurück in England wurde ihm klar, daß diese Aufgabe etwas anspruchsvoller sein würde, als einfach eine Einarmschwinge einzubauen und ein paar Zubehörteile anzuschrauben. Die Richtung stimmte zwar, aber Paul wollte den Gedanken weiter führen: Die Hinterhand mit einer einseitigen Vorderradführung zu kombinieren schien einfach nur konsequent. Den Anfang machte er mit einem Satz Gabelrohre einer GSX-R 400, für die er selbst die Gabelbrücken fräste. Im nächsten Schritt fräste er einen großen Gabelfuß, der nicht nur beide Gleitrohre, sondern auch den Hinterradantrieb einer Honda VFR 400 NC30 aufnehmen kann. Um nichts an Bremsleistung einbüßen zu müssen, schuf Paul Bremsscheibenaufnahmen auf beiden Seiten des Antriebs und bestückte diese mit Kawa ZX 636-Scheiben. Darin verbeißen sich die CBR-Zangen, die über Stahlflexleitungen durch die serielle Handpumpe angesteuert werden.

Pamela Glover

Auch bei der Wahl der Räder beschränkt Paul eine eher unkonventionelle Lösung. Beim Kfz-Ausrüster Halfords erstand er zwei Autofelgen in den Dimensionen 8 x 18 Zoll. Während diese Größe mit einem 240er für den Einsatz an einer RC36-Schwinge für den Kenner nichts Ungewöhnliches darstellt, kann man das vom Vorderrad nicht behaupten. Doch die Breite war selbst dem exzentrischen Paul etwas zu viel, also beschränkt er den umgekehrten Weg: Statt einer Felgenreiterverbreiterung, verpaßte er ihr eine Verschmälerung um zwei Zoll. Beschlagen wurde die Felge mit einem 180er Metzeler Marathon, der auf den sechs Zoll Breite nun eine recht flache Kontur aufweist.

Victor

Durch die Reduzierung auf die beiden Mini-Funzeln sowie den Lenker mit innen verlegter Kabellage und nur den notwendigen Armaturen, konnte Paul den Vorderbau recht clean halten. Hinten sorgt ein ZX10 R-Heck für eine aufgeräumte Physiognomie. Selbst der kurze Eigenbau-Dämpfer auf der Micron-Krümmenanlage ist recht