



**E**s war eine japanische Schmiede namens „Brat Style“, die alle Stars unserer Custom-Scene zu Hosenträger-Fahrern degradierte. Sie machte Schluss mit dieser Lang-, Flach-, Böse- und Brezelfreibeisenschaft. Bei Brat Style wurden die Bikes wieder kurz, und die Reifen wurden schmal. Fahrer wurden die Bikes deswegen nicht.

#### Was zum Teufel ist ein Bagger?

Das Leben ist aber auch ungerecht. Dennwickelt eine ganze Custom-Industrie über Jahrzehnte einen Stil der offensichtlichen Unfahrerbarkeit.

Und kann haben die Arlen Nessens es sich in Baggern und anderen rollenden Ohrenschwellern bequem gemacht, proben ein paar junge Wilde aus Japan den Aufstand gegen den Aufstand.

Die Chopper-Kultur der Sechziger Jahoo hatte den Stil der breiten Reifen, der hohen Lenker und der flachen Linie einst angestiftet, und er war ein Schlag ins Gesicht aller verstoffigten

Ein Motorrad kann ein Schlag ins Gesicht sein. Für uns Rocker ist das ja ein vertrautes Gefühl



Der Lenkergriff war mal ein Gartenschlauch ...



... und die Schalterhalterungen waren Zigarrenhüllen. Customteile müssen nicht aus dem Katalog kommen



Eine Fußkupplung gab's nie an einer SR 500, und praktisch ist sie auch nicht. Muss man also haben



In diesem Fensterchen suchten Generationen von SR-Treibern den oberen Totpunkt. Jetzt zeigt es den Leerlauf an

Motorradfahrer mit Hosenträger. Jetzt aber holen die Brat-Styler ihre japanischen Brot- und Bismotermotöräder aus dem Keller und zinnern mit ihrem einen Stil zusammen. Der als Schlag im Gesicht des grandbiotigen Arlen Ness erschallt. Was zum Teufel ist ein Bagger? Und darf man alte Männer schlagen?

Man darf. Hauptsache ist es ja erstmal, scheitern zu sein. Das ist die vornehmste Pflicht der Jugend, die so lange Gates hat, solange sie nicht in Facebook eintrifft mit Friends sammelt.

## Der aufstund gegen den Aufstand

Über den Historien des Aufstands gegen den Aufstand werden wir jetzt mal nicht weiter philosophieren. Das ist die ganz normale Diskothek der Geschichte, die Wirtschaftswissenschaftler handeln dieses Phänomen als „Krisenzyklus“. Und obwohl alle um diese sich regelmäßig auftuende Fallgrube wissen, stolpern doch immer wieder welche hinein.

Wir leben noch immer in der Ära der Postmoderne und feiern das ideologiefreie Spiel mit Entwürfen. Nach dem Sinn darf niemand fragen. Was zum Beispiel sollen diese in eine aberwitzige Position vorverlegten Fußrasten? Besser fährt es sich damit nicht.

Und warum die Rückrastung auf eine Fußkupplung, auf einen Zustand also, den die SR 500 niemals hatte? Im Dienst der clearen Optik kann sie nicht erfolgt sein, denn dann hätte der Erbauer sich die messingfarbenen Applikationen rund um sein Bike ebenfalls sparen müssen. Diese Applikationen aber erklärt er mit einem weiteren Begriff aus dem Universum der abgedrehten Schrauber: Das sei „Stoampark“. Dampfmaschinen-Punk also. Na denn.

In der Postmoderne geht es um die Freude des Ausprobierens. Yamaha SR 500 bietet dafür die ideale Plattform. Sie kostet nicht viel, ihre Technik ist simpel, und wer mal wirklich vor einem Problem steht, findet auch in unserem europäischen Abendland einen Supporter mit dem gleichen Hang zur sinnfreien Hinreinsicht. In diesem Fall war's Martin Becker von MB Cycles in Heidelberg, ein Mann mit wenig Freunden in Facebook.

Was zum Teufel ist ein Bagger? Und muss ein Biker Stiefel tragen? Wir jedenfalls schloffen unsere Feststrecken nicht in der Weihnachtzeit





Handschalthebel. Der „Jockey-Shift“ liegt dicht am Sattel

und ganz sicher kein Mann mit Hosenröhren. Oder mögt was, die jetzt auch schon wieder?

### Wie sich das fährt

Ach, ihr wölltet noch wissen, wie sich das fährt? Schalle natürlich!

Dabei könnte das Maschinchen so ein flinker Kurvenraser sein. Es wiegt kaum was. Mit schmalen Reifen und kurzen Radstiel ist es extrem wendig. Und die Schwinge federt wegen der schräg angesetzten Federbohle nicht ein. Das hintere Aufstellmoment ist deshalb neutral



Karbon lackieren ist wie Bücher verbrennen. Unter dem Checkered Flag-Motiv schimmert noch die Karbon-Maserung durch

wie das eines Starrrahmens. Aber ach, der Seitenständer liegt in Kurven sofort auf, rechts lenkt er ein paar Grad später irgendwas anderes. So ist das normal bei Tiefenlegungem, aber das ist noch lästig nicht alles.

Es will sicher keiner zugeben, aber ein paar von uns werden ihre Biker-Laufbahn auf einer SR 500 angefangen haben. Sie dürften sich an diesen Motorchen erinnern, das sie damals für ein leichtes Dampfplättchen liebten. An seinem Laufverhalten hat sich nichts geändert. Es rotiert noch immer mit viel zu wenig Schwungradmasse, weshalb es sich zwar freudig dreht, aber genauso freudig nach wieder erstrukt. Das wackern

erweckt den Fahrer zum Leben, der nun einen halbwarmen Motor ansteuert. Als wenn nicht schon wegen dieser Fußkupplung die Schweltpollen auf des Fahrers Stirn sitzen.

### Fahren mit Fußkupplung

So schlimm ist es eigentlich nicht, diese Fußkupplung zu beherrschen. Die Schallhand ist kaum am Lenker, und untersteht es wie Autofahren. Langsame Linkswendungen im ersten Gang erfordern allerdings Akrobatik, bei schlechter Kupplung darf der Fuß auf

der Innenseite der Kurve niemals abgestutzt werden. Probiert das mal auf einem normalen Motorrad!

Und ihr dürft nicht in Schreckenssituationen geraten, in denen ihr ganz sicher falsch reagiert. Aber da ist das klassische englische System mit Bremse links und Schalngang rechts viel gefälliger – oder auch das alte deutsche mit seiner Kulissen-schaltung am Tank, wegen der man den Schaltvorgang nicht mit Zwischenstufen erreichen konnte.

Der Schalthebel dieses Bikes liegt links unterm Hinterrad des Fahrers. Chopperfahrer aus den Sixties kennen das, sie nennen es „Jockey-Shift“, weil die Schaltinge dicht am Sattel des Reiters liegt. Der hat die linke Hand ja frei, und die macht, was sonst der Stiefel machen



Kurze Wege für die Elektrizität. Der Hauptsteck steckt im oberen Ende des Lenkkopfs, die Hupe steckt unten



würde: Runter geht's in den ersten Gang, die anderen Gänge werden hochgezogen.

## Biker in Badelatschen

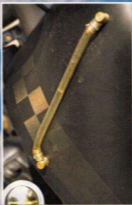
Na also. So abgedreht ist das gar nicht. Lasst euch also nicht durch Biker in Badelatschen erschrecken. Dann hätten sie nämlich erreicht, was sie wollten.

Das wiederum erinnert uns an längst vergangene Zeiten. An Zeiten, in denen das Motorradfahren noch ein Abenteuer war. Und an Zeiten, in denen zum ersten Mal alte Männer geschlagen werden durften.

• Text: Michael Ahlendorf / Fotos: Vbiker Rost



**Steampunk:** So eine Öldruckanzeige könnte auch an einer Dampfmaschine zu finden sein



**Benzinstandanzeige.** So spart der kluge Customizer die Reservestellung am Benzinhahn

## → Technische Daten

Steampunk SR	
Basis	Yamaha SR 500
Baujahr	1981
Rahmenheck	gekürzt und abgesenkt
Schwinge	Yamaha XS 650
Schalldämpfer	Harley
Felgen	Yamaha XS 650
Felgen	Yamaha XS 650
Felgen	Yamaha XS 650
vor	19"
hinten	16"
Schutzblech	Eigenfertigung Karbon
Tank	Eigenfertigung Karbon
Lenker	Yamaha Fazer
Lenkerklammern	Triumph
Armaturen	Eigenbau
Griffe	Gummischlauch
Fußrastengummis	Gummischlauch
Rücklicht	selbstgedreht mit Spartoglas
Kennzeichenhalter	Eigenfertigung Karbon
Sitz	Eigenfertigung Karbon
Extras	sämtliche Dreh- und Schweißarbeiten von Andreas Rädiger (Karbon Deutschland)

Support:  
MB Cycles  
Hans-Bunze-Straße 6  
69123 Heidelberg  
Tel 06221 - 755 98 23  
[www.mbcycles.de](http://www.mbcycles.de)

