

WARRIOR OF THE WAASTELAND



Rappendorf, ooit al eens van gehoord? Het gehuchtje ligt in het uiterste puntje van Zuidoost-Duitsland, op een steenworp afstand van de Tsjechische grens. Daar, in het uitgestrekte niets, legde Tobias Guckel een paar jaar geleden de laatste hand aan wat misschien wel als één van de meest absurde motorfietsen ter wereld mag worden beschouwd. Wij mochten er een stukje mee rijden! | Tekst: Rolf Henniges; Foto's: Jörg Künstle |

Geen verkeerslichten, geen drempels, geen zebrapaden. Enkel een slapende weidheid die wordt onderbroken door een kroegje met de treffende naam 'Zur Freiheit'. Het 700 zielen tellende en met een typisch Beierse uitstraling gezegende Rappenhof ligt er enigszins vergeten bij. Wie hier een beetje ver spugen kan, vuurt zijn kersenspit zo tot in Tsjechië. Het is een regenachtige, koude ochtend in oktober en ik sta voor een bouwwerk dat niet helemaal in het dorpsbeeld past. In het grote raam van een met grijze panelen behangen laagbouw sieren diverse bekertjes het uitzicht, daarachter een kleurrijke verzameling motoren. Deur open en naar binnen. Een jongedame die het aanzien meer dan waard is zorgt voor een welkome ontvangst. Vijf minuten later komt Tobias Guckel, eigenaar en 'mastermind' van TGS Motorcycles, aangehobbeld op een oranje Raleigh Chopper-fiets. Met een fraaie wielie buigt hij het terrein op. Niet lang daarna staat een 39-jarige man voor me die de puberteit amper ontgroeid lijkt, getuige een scharrig dierdags baardje en meer haar dan kapsel. Een type waarvan je vermoedt dat hij nog altijd op een groezelig studenten-kamertje woont, met Iron Maiden-posters aan de muur en een stapel zwarte ACDC- en Metallica-shirts in de kast. Naast zijn Levi's 501-verzameling.

Hoe anders is de werkelijkheid. Tobias Guckel, een begenadigd motorfietsleutelaar die in het verleden zelfs al eens voor een WK Superbike-team werkte, bouwde hier in het Beierse niets de afgelopen twaalf jaar niet minder dan 74 custom bikes. Daaronder potsierlijke gevaartes als de Ice Racer. Een machine, ogenschijnlijk ontsproten aan het brein van een vermoedelijk behoorlijk dronken ingenieur, die oogt als een relikwie uit een Star Wars-film. Wel een heel bijzondere motor, die in 2008 in de Verenigde Staten nog Custombike van het Jaar werd en ook in Sturgis tot mooiste van de show werd uitge-

roepen. Bovenal echter een motor waarop ik zo mag rijden!

"Hmm", bromt Tobias, "eigenlijk zou alles nog gewoon moeten werken." Eigenlijk? "Nou", geeft hij schoorvoetend toe, "de laatste keer dat ik er mee heb gereden was in Sturgis, toen ik er mee het podium op moest." Veertien meter rijden dus. In de eerste versnelling en alweer een kleine vijf jaar geleden. Ik ben allang blij dat hij de moeite heeft genomen andere banden te monteren. Het originele Metzeler Karoo-schoeisel had 140 spikes per band. Stalen spijkers, 20 millimeter lang, 65 gram zwaar en allemaal zelf gedraaid. "Ik kan me nog herinneren hoe twee monteurs destijds vloekend en zuchtend tot diep in de nacht die dingen erin hebben geschroefd", blikt Tobias terug. "Aan het eind van de rit had iedereen op de een of andere manier flinke verwondingen opgelopen, zo duivels scherp waren ze." Voor de proefrit van vandaag heeft hij er echter een set noppenbanden opgelegd, die door talrijke schroeven weliswaar de looks van de Ice Racer recht doen, maar waarmee ook nog enigszins gestuurd kan worden. In meer of mindere mate dan.

Tobias schuift de Ice Racer de showroom uit richting straat. Of eigenlijk jongleert hij meer dan dat hij schuift. De 1,83 meter lange wielbasis in combinatie met een extreem vlakke balhoofdhoek en een zeer bescheiden stuurruitslag zorgen namelijk voor een constant heen en weer manoeuvreren. Voor wie zich hier geen voorstelling bij kan maken: ooit al eens geprobeerd om een Hummer uit een parkeervak te rijden met voor en achter vijf centimeter speling? Ik gruwel nu



"Kom daar niet aan!": de open primaire aandrijving middels ketting met span-mechanisme.



"Daar mag je wél aankomen!": de centrale buis van het frame dient als oliereservoir voor de dry-sump smering, rechts de brandstoftank.

al bij de gedachte het ding aan het einde van de straat te moeten keren. En ik ben niet de enige met voorzichtige twijfels. "Je bent weliswaar een ervaren testrijder, maar toch een paar punten van aandacht. Pas er bijvoorbeeld voor op dat hier niets tussen-

komt!" Tobias' vinger wijst op de volledig open primaire aandrijving. Vervolgens dwaalt diezelfde vinger af naar de open koppeling-korf en tot slot naar twee reusachtige tandwielen aan weerskanten van de achtervelg, die de secundaire aandrijving voor hun rekening nemen. "Aha, en verder nog wat?" Er verschijnt een dikke grijns op het gezicht van de postpuber. Zijn vinger wijst nu op de bougiekabel die open en bloot boven de bougie eindigt. "Als je daar per ongeluk je knie aan stoot, dan volgt een traktatie van 20.000 Volt." Of hij weet hoe dat voelt? "Jazeker, als of iemand je met een uit de kluiten gewassen rubberen hamer op de handen slaat."

Een ervaring waarmee ik prima zonder kan leven, maar de nieuwsgierigheid met betrekking tot het rijden op dit waanzinnige apparaat overwint het zonder twijfel van de lichte angst. Dus helm op, jas en handschoenen aan en zitten. En daarbij voelt zelfs de meest extreme supersport aan als een verfijnd toeristisch machientje. Je zit niet op de Ice Racer, nee, je drapeert je lichaam erover. De benen liggen extreem gebogen naar achteren weggevouwen, de voetsteunen bevinden zich namelijk ter hoogte van de achtervelg, oftewel de tandwielen. Hopelijk wappert mijn broek niet op een onachtzaam moment in die tandwielen, fluistert een stem van binnenuit. Mocht het ding nu niet starten, dan zou ik niet eens zo heel erg teleurgesteld zijn.

Niets van dat alles, een lichte aansporing van de startmotor is voldoende om de 1.524cc Late Shovelhead-imitatie van S&S tot leven te wekken. De moddervette twin brult door drie uitlaatstompjes, die zich onder het blok door naar de rechterzijde hebben gevlochten. "Oh ja, dat ben ik nog vergeten", probeert Tobias boven het geluid uit te komen, "de Ice Racer heeft een integraal remsysteem en de draaigreep-koppeling ontkoppelt niet



"Kom daar niet aan!": de open liggende bougiekabel 'vervent' je met 20.000 Volt bij aanraken.

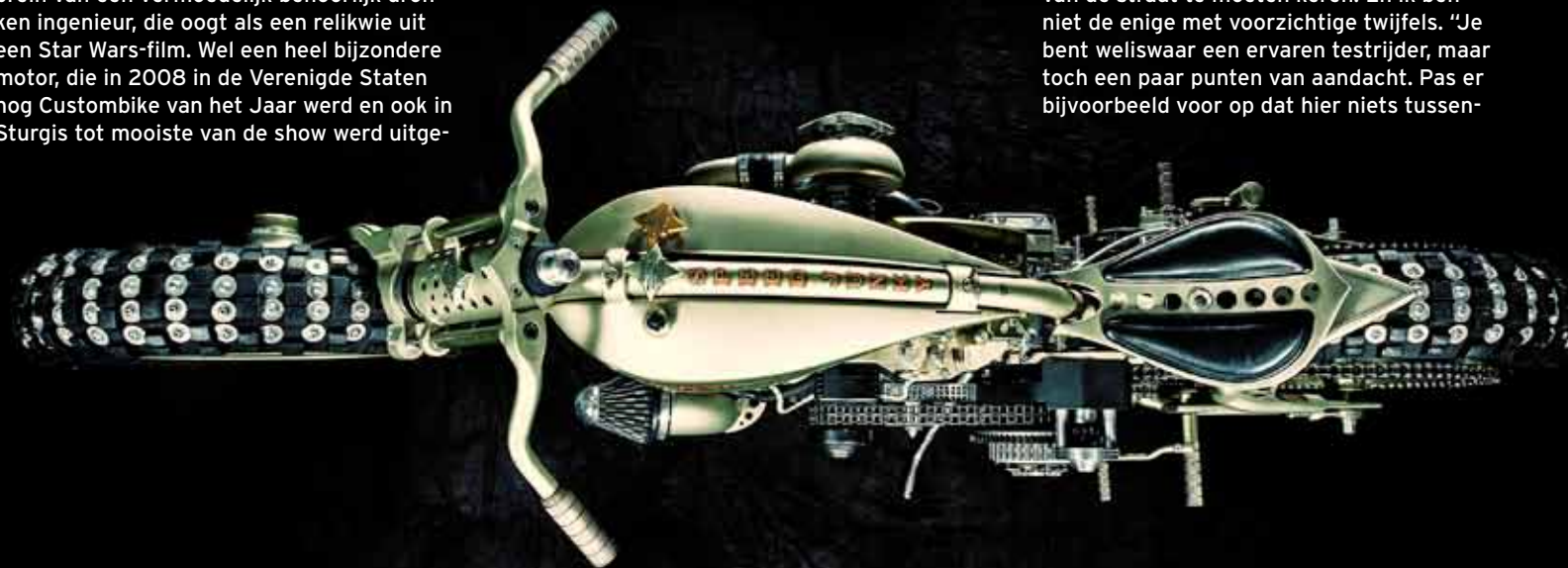
helemaal. Maar dat zul je zo wel merken." En of ik dat merk. Je hebt twee draaigrepen, rechts voor het gas, terwijl je links door in tegengestelde richting te draaien de koppeling bedient. Nou, op weg dan maar, het moet er toch een keer van komen. De V-twin is in standaardtrim goed voor ongeveer 85 pk, uit optische gronden heeft Guckel er echter een turbo opgeschroefd waarvan de aanzuigtrecther, die in een horrorfilm trouwens prima dienst zou doen als moorddadige slang, zijn kop ver naar voren steekt. Gas, koppeling, en het beest rijdt. Of beter gezegd, hij rolt. 'Hoe sneller, hoe beter' is mijn eerste gedachte. Het balanceren van dit 230 kilo zware gevaarte is door de weinig ergonomische zithouding bij een bescheiden tempo namelijk nagenoeg onmogelijk. Draaigreep-koppeling in, tweede versnelling, dan derde, vierde. Een kleine bergtop dient zich aan, remmen dan maar. Het integrale remsysteem bedien je met de voetrem, waarbij de remkracht dankzij een instelbare verdeler geheel naar eigen wens over voor en achter gedistribueerd kan worden. Het klinkt nu waarschijnlijk alsof deze hand-voetcoördinatie kinderspel is, toch vereist het samenspel mijn volledige concentratie. Om bij het keren op de top bijvoorbeeld niet vooruit te rollen, moet je door het gebrek aan een remhendel de voet op de rem houden. Dat betekent echter ook dat je geen twee benen



"Kom daar niet aan!": twee prachtige, reusachtige tandwielen van de secundaire aandrijving.

op de vloer hebt om de boel overeind te houden. Heb je daarbij de bak niet in zijn vrij staan - een neutraallampje op het dashboard ontbreekt uiteraard - dan wil de tweewieler constant vooruit, de boel ontkoppelt immers niet helemaal. En daarbij dringt dan ook nog steeds diezelfde gedachte zich op: denk aan de achtertandwielen, en de primaire aandrijving, en de open liggende bougiekabel, en... Geheel onvrijwillig komen er spontaan flarden van de tandwielen van gekwetste enkels, schenen en knieën bovendien. De veilige marge tussen tandwielen en ledematen dus maar iets vergroten, maar iedere centimeter verder van de tandwielen betekent ook een centimeter dichterbij de zo gevreesde bougie. Oeh, met een beetje pech dient de man met de hamer zich niet alleen na een avond flink doorhalen aan!

Na een uurtje sturen zijn de Ice Racer en ik echter al behoorlijk aan elkaar gewend. De hoge stuurkrachten zorgen weliswaar voor kramp in de handen, maar daarentegen kan ik nu wel enigszins sportief sturen, rukvrij accelereren en effectief remmen. Het is eigenlijk bijna opvallend dat het rijden van zo'n extreme machine überhaupt nog overeenkomsten met motorrijden heeft. "Hoezo?", vraagt Tobias, "met verlichting, spiegels en een andere uitlaat kun je hem gewoon als motorfiets laten keuren hoor." Ja vast, ik zie mezelf al aankomen bij de RDW! <



TGS SEPPSTER 2 ICE RACER

■ **MOTOR** luchtgekoelde tweecilinder 45° V-motor van S&S, 1.524 cc, circa 95 pk bij 5.500 tpm, turbo, vijfversnellingsbak, dubbele secundaire kettingaandrijving over tussenassen, dry-sump smering, mechanische draaigreep-koppeling met een in het stuur weggewerkte kabel.

■ **BIJZONDERHEDEN** integraal remsysteem, wielen v/a 4.5 x 18 / 5.5 x 18, luchtgeveerd zadel, enkelzijdige voorvork met geïntegreerde, 30 mm lange veerweg, frame (star) en nagenoeg alle andere onderdelen zijn eigenbouw van TGS.

■ **MATEN EN FEITEN** zithoogte 650 mm, gewicht 230 kilo, tankinhoud 5,5 liter, bouwtijd vijf weken, waarde circa € 80.000,-.

■ **INFO** TGS, tel. +49 (0)8504-922 280, www.tgs-motorcycles.de