

FURCHTBAR SCHÖN

Irgendwann stand die Frage im Raum: Wie kann man eine Kawasaki 750 H2 umgestalten, damit sie ihrem legendären Ruf gerecht wird? Tobias Guckel hat die Antwort gefunden. Und ein atemberaubendes Motorrad auf die Räder gestellt.

Text: Uli Holzwarth;
Fotos: Christian Haasz, werbeFOTO HAASZ

Der Mann kann nicht anders. Aufgewachsen im magischen Dreieck des ländlichen Rappenhof, bestehend aus der großväterlichen Deltin-Tankstelle, der daneben liegenden Werkstatt und dem Zeitungsständer mit den Motorsport-Zeitschriften in Omas kleinem Laden, musste aus Tobias Guckel einfach ein „Petrol Head“ werden. „Ein total verstrahlter“, wie der 40-jährige Motorradmechaniker-Meister grinsend zugibt. Einer, der schon als kleiner Bub bei jedem tankenden Motorrad die Krümmer gezählt und den speziellen Sound der Dreizylinder-Zweitakt-Kawas und der japanischen Vierzylinder für immer auf seiner Festplatte abgespeichert hat.

Frühkindliche Schlüsselreize, die bis heute nachwirken. Denn es sind genau die zwei- und vierrädrigen Legenden der 70er-Jahre, die es dem passionierten Customizer angetan haben. Meistens parken die Pläne für seine spektakulären Umbauten schon länger in seinem Kopf, bis es zur Realisierung kommt. So war es auch beim „Kamikaze“-Projekt, dessen martialischer Name bereits bei den ersten Gedankenspielen 2008 feststand. Und damit die konzeptionelle Richtung für den radikalen Umbau einer Kawasaki 750 H2 vorgab. Wobei Tobias diese Bezeichnung durchaus mit einem Augenzwinkern gewählt hat, denn mit lebensverneinendem Tun, egal ob auf oder abseits der Straße, hat der fröhliche Bayer nichts am Hut. Eher schon – wie kann es anders sein – mit den klassischen Kawasaki-Schriftzeichen, die sich auch auf dem





Alles anders: Der Heckrahmen wurde gekürzt und verstärkt, die Fußrastenaufnahmen versetzt, der Motor komplett überholt und der Öltank aus einem Auspuffmantel gebaut



Kurz und schlank: Der Tank stammt von einer Kawa KH 500, der Höcker ist eine Eigenkonstruktion. Oben: originaler Drehzahlmesser mit Digitaltacho



Hier möchte man gerne Platz nehmen: Der stilvolle Höcker wurde aus Stahlblechen angefertigt, die Rückleuchte darin integriert. Die Befestigungen sind nicht zu sehen (oben). Links: Reduziert auf das Nötigste, rückt der optische Schwerpunkt in die Mitte. Gabel, 18-Zoll-Räder und Bremsen einer Suzuki GSX-R 750 wurden angepasst, sie fügen sich harmonisch ins Bild

Tank der „Kamikaze“ wiederfinden, farblich inspiriert vom traditionellen BP-Logo aus den – natürlich – 1970er-Jahren.

Der Spritbehälter selbst entstammt einer Kawasaki KH 500, den Tobias, wie fast alle anderen Bauteile, im Lauf der Jahre für dieses Umbau-Projekt gezielt erstanden hat. Denn die Ausgangslage war sehr übersichtlich: Mehr als einen Rahmen und einen Motor, dessen Kurbelwelle nicht mehr drehte, gab es zu Beginn des Aufbaus im vergangenen Herbst nicht. So mussten alle in der „Kamikaze“ verbauten Komponenten entweder selbst angefertigt, frisch überholt oder aufwendig umgearbeitet werden.

Was Tobias insofern in den Kram passte, weil er dieses Unikat sowieso genau auf seine Bedürfnisse abstimmen wollte. Also wurde das Fahrgestell erst einmal von Heckrahmen und allen unnötigen Halterungen befreit. Anschließend passte Tobias die Aufnahmen der Fußrasten seiner Körpergröße an, auch für Auspuff, Seitenständer und die elektrischen Bau-

„Kamikaze“ steht hier für perfekte Handarbeit und eine große Detail-Verliebtheit

teile schweißte er neue Halterungen an gekürzte sowie verstärkte Rahmenheck. Eine komplette Überarbeitung erfuhr ebenfalls der Motor, Kurbelwelle, Zylinder, Kolben, Lager, einige Getriebezahnräder und die Kupplung sind neu, ebenso der selbst konfigurierte Kabelbaum.

Eigenkonstruktionen sind weiterhin der aus einem Millimeter starkem Stahlblech gefertigte Höcker mit den unsichtbaren Verschraubungen und der Öltank mit Füllstandanzeige sowie Absperrhahn, der in seinem früheren Leben mal ein Supertrapp-Schalldämpfer war. Nicht zu vergessen die unzähligen, aus Alu oder Edelstahl gedrehten Buchsen oder die untere Gabelbrücke mit speziell gefertigtem

Gabeljoch. Aufwendig angepasst werden mussten zudem die aus einer 1100er-Suzuki entlehnte Alu-Schwinge wie auch die Jolly-Moto-Auspuffanlage, überdies Gabel, Räder und Bremsen, die eine Suzuki GSX-R 750 der ersten Serie beisteuerte.

Ganz bewusst übrigens, weil den 70er-Jahre-Freak ausgerechnet mit diesem vollverkleideten 80er-Jahre-Supersportler jede Menge Erinnerungen verbinden – die GSX-R war Tobias' erstes Motorrad. Außerdem harmonisieren die nicht übertrieben breiten 18-Zöller der Suzuki perfekt mit der „Kamikaze“, die nach dem Willen ihres Erbauers „so aussehen soll, als ob sich ein Tuner in den 70er-Jahren ihrer angenommen hätte.“ Hinzu kommt, dass die schwimmend gelagerte Doppelscheibenbremsen mit den frisch überholten Vierkolben-Zangen bestens zu Tobias Guckels Philosophie passt.

Optimieren steht nämlich auch bei seinen originalgetreuen Restaurierungen ganz oben auf der Liste, sofern es der Kunde wünscht. „Wenn sich der Fahrspaß durch den Einbau einer Doppelscheibenbremse oder einstellbarer Federbeinen deutlich verbessern lässt, warum sollte ich es dann nicht machen?“, erteilt er den Gralshütern der absoluten Originalität eine Absage. Dennoch, ein wilder Stil-Mix wird die Werkstatt des Bayern nie verlassen. Schon gar nicht bei dem ganz auf Tobias zugeschnittenen „Kamikaze“-Projekt. Auch hier war das Ziel, trotz des gewollt radikalen Umbaus eine in sich stimmige Gesamtkomposition mit einem höchst individuellen Stil zu erschaffen. Und das ist Tobias und seinen fünf Mitstreitern bei TGS Motorcycles perfekt gelungen.

Mit viel Aufwand und Liebe zum Detail wurde hier – übrigens mit dem Segen

Ein radikales Unikat, wild und aggressive gestylt mit höchster Individualität

des TÜV – innerhalb von drei Monaten ein Motorrad auf die Räder gestellt, das schnell, wild und aggressiv wirkt. Und damit all das verkörpert, was für den Erbauer seit Generationen den legendären Ruf der Kawasaki H2 ausmacht.

Die „Kamikaze“ hat Tobias nur für sich gebaut, sie ist ein unverkäufliches Unikat. An Ideen für Umbauten mangelt es freilich nicht. Schließlich arbeitet er heute dort, wo ihn die Kindheit geprägt hat – im magischen Dreieck von Rappenhof. □



Umbau-Infos

RAHMEN: Basis Kawasaki H1, Baujahr 1973, stark modifiziert; abgeänderte Alu-Schwinge von Suzuki, Räder, Gabel, Bremsen von Suzuki GSX-R 750 (überholt und angepasst), Gabelbrücke und -Stabilisator von TGS (Eigenkonstruktionen), Ikon-Federbeine, Reifen vorn 110/80-18, hinten 160/80-18 **MOTOR:** Kawasaki 750 H2 komplett neu aufgebaut mit 800 cm³, geänderte Steuerzeiten, Jolly-Moto-Auspuff, 34er-Mikuni-Vergasen **SONSTIGES:** Tank von KH 500, Heck, Schutzblech, Öltank, Lampenhalter von TGS (Eigenkonstruktionen), Drehzahlmesser H1 (modifiziert), Tachometer von Motogadget, Fußrasten Suzuki/Yamaha (modifiziert) **KONTAKT:** www.tgs-motorcycles.de

Die Schokoladenseite der „Kamikaze“: Aus dieser Perspektive sieht man die schöne Linie von Tank, Höcker und der abgeänderten Auspuffanlage besonders gut. Mit Spiegeln und Spritzschutz gibt es sogar den Segen des TÜV



Lenkt die Geschicke von TGS Motorcycles: Tobias Guckel mit seiner „Kamikaze“

TGS Motorcycles in Rappenhof Für alle da

Seit 1998 findet man Tobias Guckels Firma TGS in Rappenhof im südöstlichen Bayrischen Wald – genau auf dem großväterlichen Grundstück, das seine Kindheit geprägt hat.

Hier kümmern sich fünf Spezialisten um Motorräder aller Marken. Die Bandbreite umfasst regelmäßige Wartungsarbeiten, Reparaturen, Tuning, Umbauten und sowohl Teil- als auch Komplettrestaurierungen. Besonders am Herzen liegen Tobias und seiner Mannschaft dabei die japanischen Klassiker und Youngtimer der 1970er-, 80er- und 90er-Jahre, für die TGS auch zahlreiche technische Verbesserungen anbietet, die sich nicht zuletzt dank des stetig gewachsenen Maschinenparks im Haus realisieren lassen. Davon profitiert natürlich auch der Bau von Custom-Bikes, der für Tobias und seine Mannschaft zu einem immer wichtigeren Geschäftsbereich geworden ist. Etliche nationale und internationale Siege bei den einschlägigen Wettbewerben zeugen von der Kreativität der Rappenhofer Edelschmiede, die sogar eine eigene Teileproduktion betreibt und für Kunden Sonderanfertigungen anbietet. Mit Eigenbauten wie der „Kamikaze“ will Tobias zeigen, was möglich ist – und zugleich die Vorstellungskraft aller Interessierten beflügeln.



Zwischenschritt: Die „Kamikaze“ mit geändertem Rahmen und speziellem Höcker