

FREUND UND ELFER

Den Elfer reinmachen können viele – im Fußball. Doch damit hat Tobias Guckel von TGS-Bikes nichts am Hut. Er macht jedoch ebenfalls den Elfer rein, den 1100er-GPZ-Motor nämlich, in den Rahmen dessen, was einst eine Z1 war. Das Ergebnis? Perfekt verwandelt.

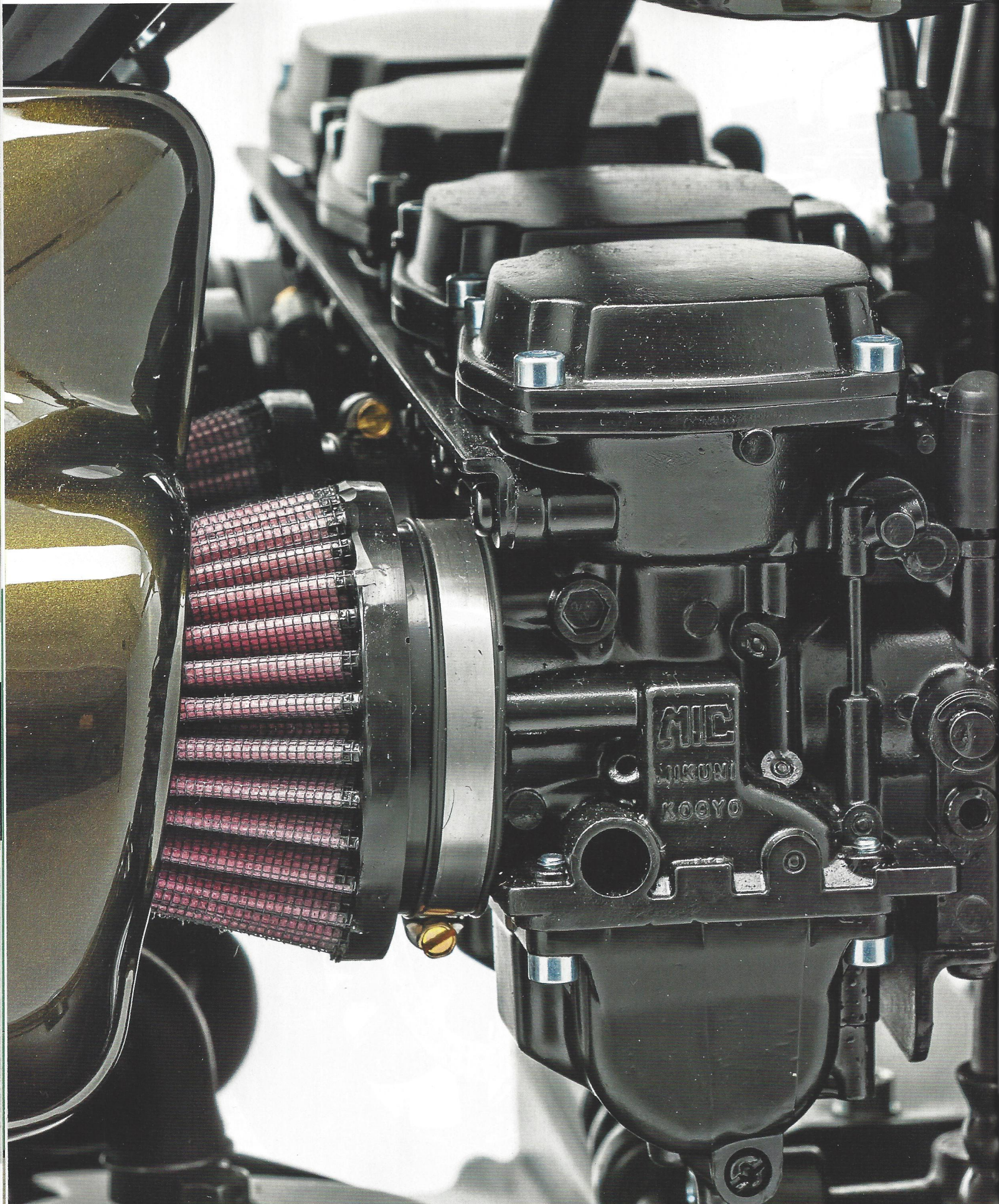
Text: Gerhard Eirich; Fotos: Christian Haasz, werbeFOTO HAASZ

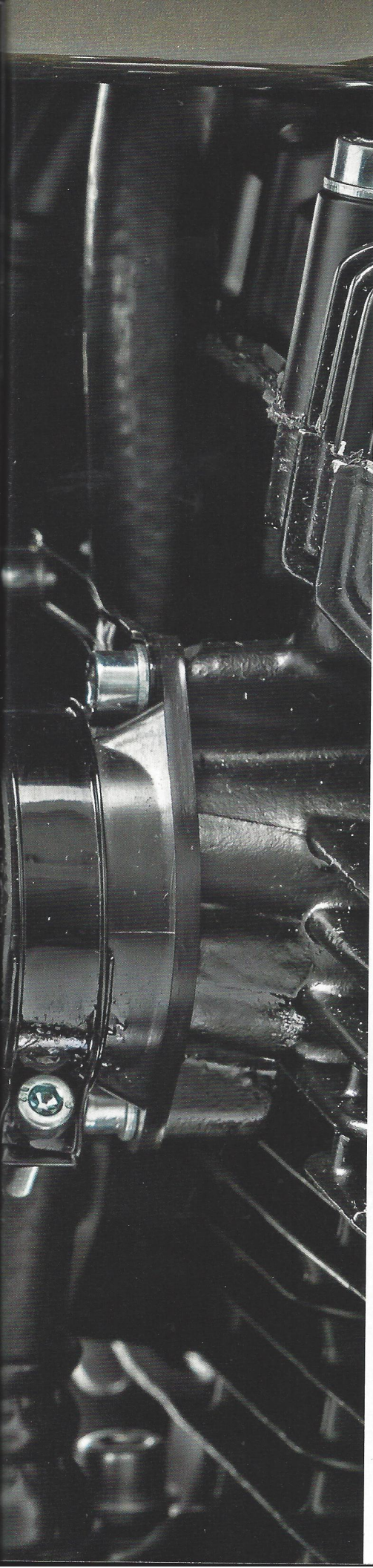
Man muss loslassen können als Bike-Bauer. Fast alle mit viel Kreativität gestalteten Custombikes und all die Umbauten im Kundenauftrag, die Tobias Guckel mit viel Herzblut gebaut hat, seit er sich 1998 selbstständig gemacht hat, haben seine Werkstatt im bayerischen Rappenhof verlassen. Kein Wunder also, dass irgendwann der Entschluss reifte, mal wieder ein Bike für sich selbst zu bauen, nach eigenen Vorstellungen, für den eigenen Spaß am Wochenende. Ein Bike, das bleibt.

Viel Zeit hat Tobias leider nicht, weder fürs Verwirklichen dieser Idee, noch zum Fahren, sein Geschäft (www.tgs-motorcycles.de) geht gut. Dennoch ist es ihm gelungen, über die Wintermonate 2014/2015 aus einer heruntergekommenen Kawasaki Z1 des Baujahres 1975, die er sich von einem holländischen Händler besorgt hat, ein Schmuckstück zu erschaffen. Nun ja, genau ge-









Anstelle der DFI-Einspritzanlage versorgen nun vier 34-mm-Mikuni-Vergaser mit vorgeschalteten Sportluftfiltern die Brennräume mit Gemisch. Der Sprit bunkert im Z1-Tank mit filigranem Airbrush-Design

nommen wurde nicht viel mehr als der Rahmen des Z1-Wracks verwendet, und auch dieser hatte einen leichten Schaden, den er zunächst vom Rahmenspezialisten seines Vertrauens beheben lassen musste.

Fahrbarkeit geht vor Show

Alles andere stammt entweder zweckentfremdet von anderen Bikes, komplett überarbeitet oder neu aufgebaut, versteht sich, oder fand sich in der TGS-Werkstatt vorrätig. So stammt die Aluschwinge, die natürlich an den Kawa-Rahmen angepasst werden musste, von einer 1100er-Katana, die Räder von einer Honda CB Seven Fifty beziehungsweise CBR 600 F (PC 31). Tobias hat bewusst auf moderate Größen (hinten 5.0 x 17) gesetzt, weil er ohnehin keinen showträchtigen, überbreiten Schlappen montieren wollte, sondern das Hauptaugenmerk auf Fahrbarkeit legt. Die Hinterradfederung übernehmen Ikon-Stoßdämp-



„Tuning? Wozu? Die Power des offen knapp 110 PS starken 1100er-Motors reicht völlig aus“

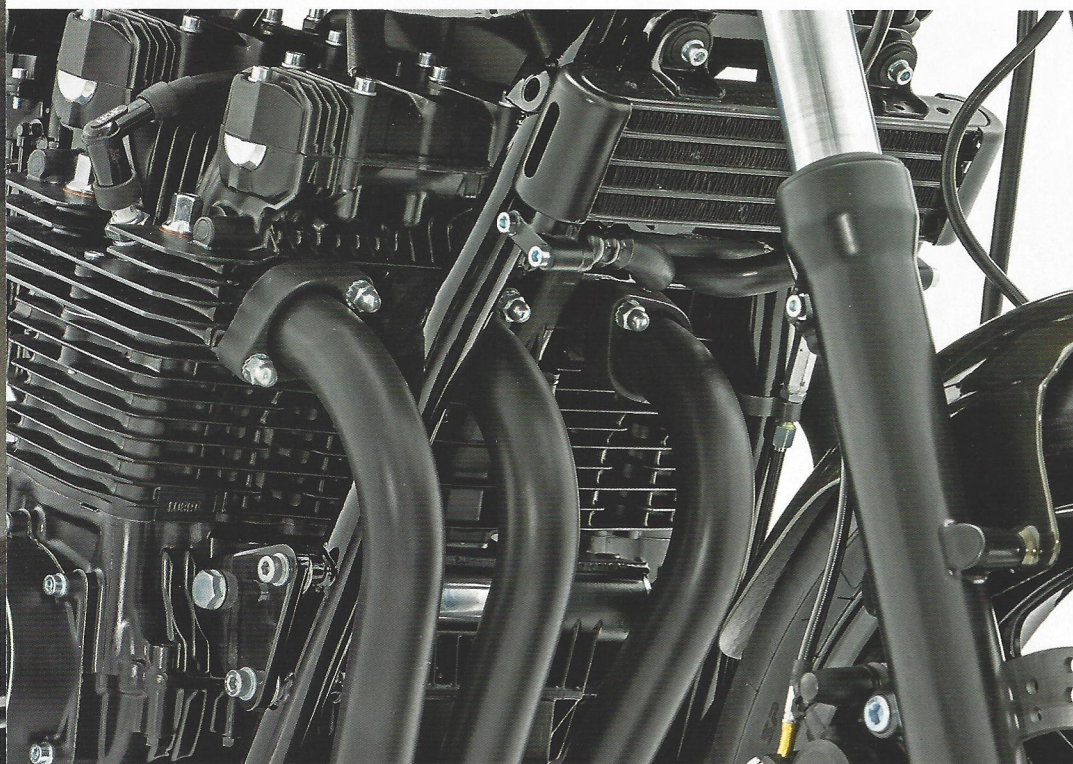
fer, eine Sonderanfertigung, das Vorderrad wird von einer Gabel geführt, die einst in Diensten einer Zephyr 750 stand. Keine Frage, dass Tobias auch die Gabel nicht einfach so eingebaut, sondern komplett zerlegt, überarbeitet und neu abgestimmt hat. Für den Bayern, der stets Nägel mit Köpfen macht und auf perfekte Umsetzung Wert legt, geradezu eine Selbstverständlichkeit. Dazu passt, dass er sogar alle Schrauben, die nicht aus dem Neuteileregale stammen, neu verzinkt hat.

Weil dem einst recht ambitioniertem Racer stabile Fahrwerke und gute Bremsen besonders wichtig sind, kam der Rahmen nicht ungeschoren davon. Er erhielt an den ihm aus langjähriger Erfahrung bestens bekannten kritischen Stellen stabilisierende Verstrebungen und, für den Einbau des größeren Motors unabdingbar, geänderte beziehungsweise zusätzliche Motorhalterungen. Zum Motor später, zunächst zu den Bremsen. Kernig zupackende Zweikolben-Schwimmsättel (Zephyr 750) nehmen die großen, gelochten EBC-Scheiben in die Mangel, auch die Bremspumpe stammt von der Zephyr, ebenso die hintere Bremse (Scheibe und Sattel). Bei der Suche nach einer ge-

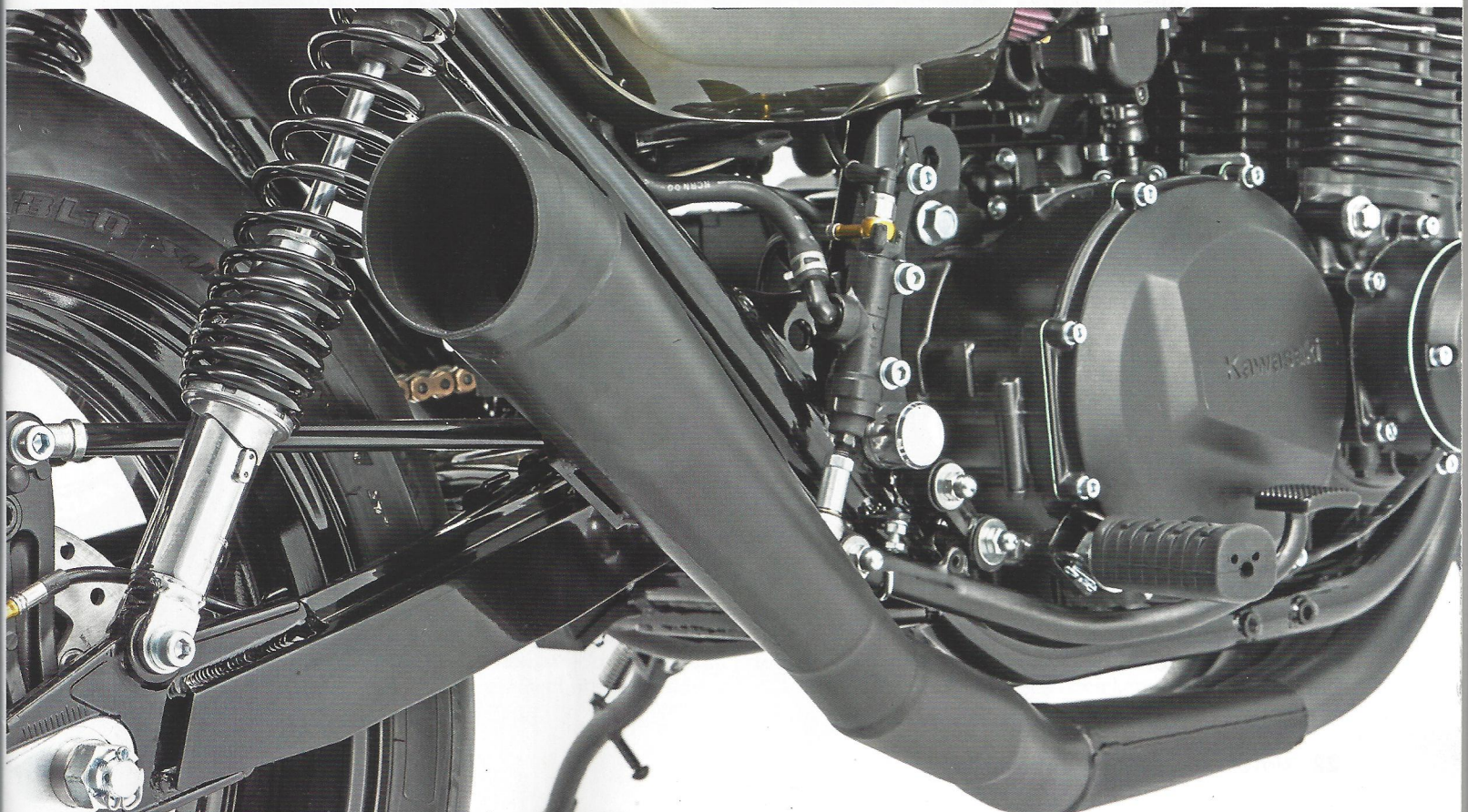
eigneten Bremspumpe (die Serien-Z1 verzögert schließlich per Trommel am Hinterrad) fiel seine Wahl auf das Exemplar einer Suzuki GSX-R.

Die Fußrasten sind schlichte, unspektakuläre Neuware, die Sitzbank wurde um fünf Zentimeter gekürzt, nicht jedoch das Rahmenheck. So könnte das Bike jederzeit komplett auf Originalteile und -look zurückgerüstet werden, betont Tobias. Tank, Seitendeckel und Heckbürzel finden sich bei TGS jederzeit im Laden, schließlich stellt der Umbau von japanischen Klassikern der 1970er- und 1980er-Jahre (gerne und oft Z-Modelle) auf moderne Fahrwerks- und Brems-Komponenten einen Teil des Hauptgeschäfts von TGS dar. Das vordere Schutzblech ist ein Bauteil aus eigener Produktion, die Bullseye-Blinker an den Lenkerenden passen gut zum aufs Wesentliche reduzierten Look der neuen Alten. Die stilvolle Lackierung mit dem aufwendigen Airbrush im Flame-Style auf dem Tank ließ Tobias von einem Fachbetrieb in Österreich vornehmen, schließlich ist die Landesgrenze nicht weit vom TGS-Firmensitz entfernt.

„Die Z1 sieht toll nach den 70er-Jahren aus, fährt sich aber nach dem Umbau wie ein aktuelles Motorrad“



Der komplett revidierte 1100er-Motor wartet nun mit dem ersten Übermaß auf und drückt wohl noch immer seine knapp 110 PS der offenen Version. Tacho und Drehzahlmesser (o.) stammen wie einige andere Teile von einer Zephyr 750, wurden im Z1-Stil umgebaut und sauber ins Cockpit integriert. Der Auspuff von Speed Products (r.) macht äußerlich auf Brüllrohr, hat aber eine ABE. Die Bremspumpe hinten stammt von einer Suzuki GSX-R





Die nicht zu fett be-
sohlte Z1 macht aus
jeder Perspektive eine
gute Figur. Und der
1100er fügt sich per-
fekt ein, als wäre nie
ein anderer Motor
verbaut gewesen.

TGS-Firmenchef Tobias Guckel hat sich einen flotten Landstraßenfeger mit richtig Bums gebaut



TGS-Kawasaki Z1

MOTOR: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung 72,5 mm, Hub 66 mm, 1089 cm³, Verdichtung 8,9:1, ca. 109 PS bei 8500/min (Serienwerte), Umbau auf vier 34er-Mikuni-Vergaser, Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb

FAHRWERK: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn, Ø 41 mm, Alu-Zweiarmschwinge hinten, Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsätteln vorn, Einzelscheibe hinten, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17, Trockengewicht ca. 210 kg, Tankinhalt 15,5 l

KONTAKT: www.tgs-motorcycles.de

Naheliegender erscheint auch der Plan, einen größeren, stärkeren Motor einzubauen, wenn schon ein Komplett-Neuaufbau ansteht. Die Wahl fiel auf den „Big Block“ der GPZ 1100 B2. Tobias nahm sich des Vierzylinders gründlich an, überholte ihn zu großen Teilen, setzte Übermaß-Kolben ein, schiff die Ventilsitze neu ein und rüstete den Einspritzmotor auf die Vergaser des Kardan-Tourers Z 1100 ST um. Weitere Tuningmaßnahmen? „Nein, die serienmäßigen rund 109 PS der offenen Version reichen mir völlig. Die Z ist wendig, stark und schnell, meine Kumpels mit ihren neuen, vollverkleideten Supersportlern sehen auf unserer Hausstrecke kaum Land“, freut sich der Motorradtechnikmeister.

Auch der Sound aus der komplett schwarzen Auspuffanlage überzeugt ihn. Die Marving-Krümeranlage fand sich noch in der Werkstatt, der keck nach oben gereckte Endtopf stammt von Speed Products. Er hat übrigens eine ABE, wie auch sonst alles an der bis zur letzten Schraube perfekt aufgebauten giftgrünen Kawa vom TÜV zugelassen und eingetragen ist. „Die Auspuffanlage hat einen prima kernig-bassigen Sound, selbst mit eingebautem dB-Eater“, grinst Tobias. Das glauben wir sofort, ohne Soundcheck. Dass er sich von seiner bildschönen, in unzähligen Stunden aufgebauten Z1 je trennen wird, hingegen weniger. „Verkaufen? Habe ich eigentlich nicht vor. Das Teil macht einfach richtig Spaß. Höchstens, wenn jemand nachfragt und sie unbedingt haben will.“

Wir werden sehen, ob er dann auch in diesem besonderen Fall loslassen kann. □