



DER ROTE RUTZ

Für einen Kunden einen Chopper zu bauen ist eine Sache. Dabei freie Hand zu haben – zumindest was die Optik betrifft – eine ganz andere. Martin Becker ging in die Vollen und belebte mit dieser Fiedler-Yamaha ein seltenes Stück Motorradgeschichte wieder

TEXT: HORST HEILER, FOTOS: BENJAMIN GRNA

»Wir kannten uns schon eine Weile. Vor Jahren hatte ich einen 66er Ford Thunderbird von ihm gekauft. Hier und da trafen wir uns auf irgendwelchen Partys oder Treffen und eines Tages stand Klaus dann in meiner Werkstatt«, legt Martin das Beziehungsverhältnis zu seinem Kunden offen. Dieser hatte sich für kleines Geld eine Yamaha XS 650 gekauft und fragte nun, ob Martin ihm diese etwas »pimpen« könne. Vielleicht mit einer langen Gabel, vielleicht auch etwas oldschoolig? Aus solchen Anfragen resultieren Aufträge. Auch wenn manchmal das ein oder andere Problem erst aus dem Weg geräumt werden muss. Und bei Klaus gibt's so ein Problem: Er sieht auf der origi-



Alles Chopper oder was? Eine lange Gabel, ein cleanes Fahrwerk, der zweiteilig verstellbare Lenker ein Rabbit Ear, Scallops auf dem Tank. War noch was? Klar, King- and-Queen-Sitzbank für den perfekten Ritt

nalen Yamaha aus, als würde er auf einem Versandhaus-Klapprad sitzen. Seine guten Einmeterneunzig müssen auf einem Chopper erst mal optisch stimmig untergebracht werden. Eine längere Hinterradschwinge? Ein langes, starres Rahmenheck? Alles schon gesehen, nicht aber in Deutschland und sicherlich nicht mit TÜV. »Wir brauchen also einen anderen Rahmen ... sonst wird das nichts!« Martin hat da schon so eine Ahnung, was gehen könnte.

Er will das Fahrwerk einer alten deutschen Chopperschmiede, die schon in früheren Jahren eigene Rahmen mit TÜV oder ganze Chopper mit Zulassung gebaut hatte. Mit Blick auf die 650er Yamaha XS käme da



zunächst »AME« – die bekanntesten Erbauer legaler Chopper – in Frage. Weniger bekannt waren Firmen wie »Fiedler«, »TWA«, »Ludger und Funke« und »Kruska & Papenhöfer«, die zwischen 1975 und 1995 geprüfte Chopper-Fahrwerke auf dem deutschen Markt hatten. Hinzu kamen einige – wie auch immer getüvten – englische Chopper von »Desperate Dan«, »Uncle Bunts« und »Nottingham Custom Cycles« mit starren Fahrwerken oder nach dem H-D Softail-Baumuster gefertigt. Irgendjemand soll auch noch die Gutachten zum sogenannten

EINSNEUNZIG
SEHEN AUF
DER YAMAHA
EINFACH DOOF
AUS, EIN NEUER
RAHMEN
MUSS HER

»Stieber«-Umbau an Yamaha-XS-650-Rahmen besitzen, der die legale Reduzierung der Sitzhöhe eines gefederten XS-Rahmens möglich macht. Bei Klaus' Größe würde ein Stieber-Umbau allerdings nichts helfen. Da müsste schon ein längerer Rahmen her. Martin checkt ebay Deutschland: Zufall oder Fügung – er findet einen alten Rahmen von »Fiedler« mit Papieren. Gerade mal 25 Kilometer von seiner Werkstatt entfernt. Und da in Deutschland ein Fahrzeug nach der Rahmennummer und nicht nach der Motornummer registriert ist, könnte damit



IM DETAIL FIEDLER-CHOPPERRAHMEN ...

... gibt es mit hochbauendem High-Neck und im Low-Rider-Stil. Deren Heckteile sind austauschbar und ungefedert (ohne TÜV) oder mit Geradewegfederung erhältlich. Die Chrom-Molybdän-Rahmen, mit einem Lenkkopfwinkel von 40°, sind für Motoren von Harley-Davidson über Triumph bis hin zu den klassischen Japanern – nur mit Kettenantrieb zum Hinterrad – machbar. Zu verwendende Gabellängen, machbare Reifengrößen und -breiten, Preise und Zulassungsbestimmungen sind auf der Website ersichtlich. Für Fiedler Chopperrahmen liegt ein TÜV-Gutachten vor. Das komplette Motorrad muss bei Fiedler in Bremerhaven dem TÜV vorgeführt werden. Fiedler gilt als ein Fahrzeughersteller mit Schwerpunkt Reisemobile und Zubehör. Motorradrahmen werden aus Tradition, solange eine Zulassungsmöglichkeit besteht, gefertigt.

www.fiedlermobil.de



der Aufbau des XS-Choppers legal erfolgen. Da wird nicht lange gefackelt: Angerufen, gekauft und einen Abholtermin vereinbart. Noch am gleichen Tag steht der Rahmen in Heidelberg.

Martin macht sich in Sachen Fiedler-Rahmen schlau und weiß jetzt unter anderem, dass Hartmut Fiedler damals Chopperrahmen mit Geradewegfederung geschaffen hatte, weil der TÜV zu der Zeit keine neuen Starrahmen zuließ. Das Federungselement ist am Rahmenende angeschraubt, kann aber auch gegen eine Dreiecksplatte ohne Federung – beispielsweise für Showzwecke – getauscht werden. Die erste TÜV-Abnahme musste bei Fiedler erfolgen. Er hatte Rahmen für Harley-Motoren, Yamaha-TR-1 und XS-650-Motoren sowie für Triumph Twin-Antriebsaggregate im Programm. Bei der »Lowrider« Bauart muss die Gabel 10 cm länger sein als beim originalen Motorradtyp und bei der »Chopper«-Rahmen-Version sollen 20 bis 25 cm längere Standrohre oder entsprechend lange Springer- und Girdergabeln verwendet werden. 1993 waren hinten 15“- oder 16“-Räder mit Reifen bis zu 180 mm Breite möglich. Vorn sollten 19“- oder 21“- Räder eingebaut sein.



GEWINNER: AUF DER CUSTOM- BIKE-SHOW WURDE DIE XS BEST CHOPPER GEADELT

Nachdem der Motor ins Fahrwerk gesetzt ist, kommt Kumpel Jens alias »Ossi James« zum Zug. Der knotet eine neue Auspuffanlage mit Fishtail-Töpfen und fertigt passende »Luftansauggehäuse« aus abgeänderten Fishtails. Eine CCI-Springergabel mit Prüfzutachten wird geordert, angepasst und mit Risern versehen, die von Harley-Davidsons Rocker-C-Modell stammen. Die darin geklemmten, einstellbaren Lenkerhälften im Rabbit-Ear-Look stammen von einer Sportster und sehen aus, wie für diese Kombination geschaffen. Martin wirkt bei unseren Fotoaufnahmen recht verloren auf dem Chopper. Doch das muss so sein, weil die Yammy eben auf Klaus' Gardemaß gefertigt ist – ein echter Custommade-Chopper eben.

Wie ein Bike zu seinem Namen kommt: Rutz ist eine Bäckereikette aus der Nähe von Heidelberg. Und Martin schraubt besonders gut, wenn der Kunde ihn mit Teilen aus eben jener Bäckerei versorgt. So entstand der Rote Rutz unter Zuhilfenahme zahlreicher Puddingstreusel-Schweinereien



TECHNO

FIEDLER-YAMAHA XS 650 | BJ. 1993/2015
ERBAUER: MARTIN BECKER

MOTOR

Zweizylinder-Viertakt, ohc-Zweiventil,
653 ccm (Bohrung/Hub 75 x 74 mm)

Kolben.....Wiseco-Übermaß
Vergaser.....Mikuni-Flachschieber
Zündung.....elektrisch
Luftfilter.....MB-Cycles-Fishtail
Auspuff.....Krümmer JS Custom Concepts
.....m. Harley-Fishtails
Sekundärtrieb.....Kette
Getriebe.....Fünfgang
Leistung.....55 PS bei 6800 /min
Drehmoment.....54 Nm bei 6000 /min
Höchstgeschwindigkeit.....180 km/h

FAHRWERK

Fiedler-Highneck-Doppelschleifenrahmen,
gecleant, Stretch nach oben und vorn

Gabel.....CCI Springer, 8" over
Federung.....Geradewegfederung
Räder.....vo. Harley 2.15x 21"
.....XS-650-Nabe mit Felge 3.5x16"
Reifen.....vo. Avon Speedmaster 90/90-21
.....Firestone 5.00-16
Bremsen.....vo. 2-Kolben-PM m.
.....Hydraulic-Umwandler
.....hi. Yamaha-Trommel

ZUBEHÖR

Tank.....Lowbrow Customs
Sitzbank.....MB Cycles King & Queen
Lenker.....MB Cycles, zweiteilig verstellbar
Instrumente.....Minitacho
Griffe.....Cole Foster
Sissybar.....MB Cycles
Lampe.....Bates 4"
Rücklicht.....PW in Gussgehäuse
Blinker.....motogadget
Fußrasten.....Sundance/MB Cycles
Fender.....Easyriders
Paintjob.....Rahmen u. Lacksatz
.....flake-pulverbeschichtet
.....Scallops von Chikos Pinstriping

METRIE

Leergewicht.....165 kg
Radstand.....2600 mm

INFO

MB Cycles
Hans-Bunte-Str. 6
69123 Heidelberg
© (06221) 7559823
www.mbcycles.de

»» AM GASGRIFF

Ein sauberes Bike, ausgestattet mit den Raffinessen moderner Technik und vernünftigen Bremsen. So choppert es sich hervorragend mit der roten Rutz. Bonuspunkt ist der Sozialsitzplatz. Eins war nämlich schon früher so: Mit solchen Karren kriegst du die heißesten Chicks, ganz eindeutig



Es muss nicht immer starr sein: Die Yamaha fährt im Fiedler-Chassis mit Geradewegfederung. Die Heckteile aus Bremerhaven sind austauschbar. Was viele immer noch nicht wissen, Fiedler ist nach wie vor als Rahmenbauer aktiv