

SAFE AND SEXY: MOTORRAD-JEANS | GEBRAUCHT-CHECK: SUZUKI TL 1000 S

NOVEMBER/DEZEMBER
06/2015

Deutschland: 5,90 €
Österreich: 6,70 €
Schweiz: 11,60 CHF
Luxemburg: 7,00 €
Italien: 7,60 €
Dänemark: 66,00 DKK
Slowenien: 8,20 €



ROADSTER

ROADSTER

MOTORRAD PUR



**1/8-MEILE
MANN GEGEN MANN
GLEMSECK SPECIAL**

ERLEBNIS

**SUZUKI GSX 1100
SPEED-CUSTOM**

TEST & TECHNIK

NEUE HOREX VR6
DUCATI HYPERMOTARD
MV AGUSTA RIVALE

BEST ROADSTER

BMW R 100 TWISTED

WERKSTATT

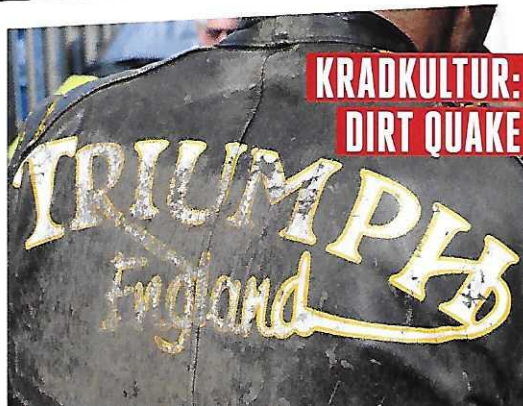
RAHMENUMBAU

BORN TO RUN

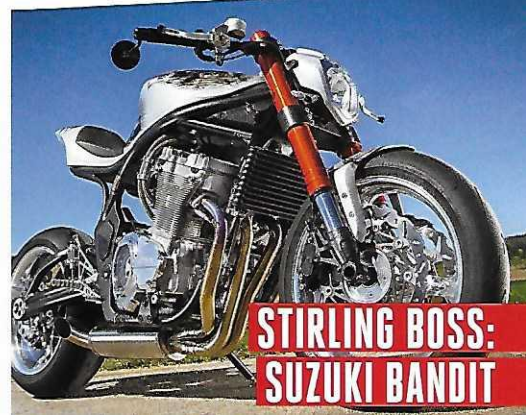
BYE BYE HÜFTGOLD – XV 950 ALS DRAHTIGER CAFE RACER



**NEU: DUCATI
MONSTER 1200 R**



**KRADEKULTUR:
DIRT QUAKE**



**STIRLING BOSS:
SUZUKI BANDIT**

058

TITEL:
Yamaha
Benders Boltage



018

AUSRITT: Ducati
Monster 1200 R



122

TEST: MV Agusta Rivale 800
und Ducati Hypermotard SP

BIKES

018

AUSRITT:
Ducati Monster 1200 R
Mit der brandneuen Über-
Monster auf spanischer Piste.
Erster Fahrbericht

058

CUSTOM:
Yamaha Benders Boltage
Nach einem Jahr auf Promo-Tour
kommt ein Yard-Built nach Hause.
Ein Interview mit den Erbauern

080

CUSTOM:
WalzWerk Ducati Scrambler
Scrambler goes InterMot.
Das 2016er Promo-Bike heute
schon gezeigt

024

CUSTOM:
Stirling Moss Bandit
Custom Wolfs Bandit-Umbau als
Hommage an Formel-1-Legende
Stirling Moss

074

CUSTOM:
Yamaha XS 650
In neuem Gewand: Wie aus einem
Brot-und-Butter-Moped ein
kleiner Schatz entstand

086

TECHNIK:
Horex Silver Edition
Wiederauferstehung die dritte:
Neuer Anlauf unter neuer Führung

BENDER'S HOMECOMING QUEEN



Das Yard-Built-Projekt der Benders ging für ein knappes Jahr auf Promotionreise mit Yamaha. Nun ist das Werkstattkind wieder zu Hause angekommen. Wie das alles begann und wie das Projekt nun enden soll, haben wir die beiden Brüder beim Glemseck 101 gefragt

Text: JENS KRATSCHMAR Interview: CHRISTIAN HEIM, KRATSCHMAR Fotos: VOLKER RÖST

Der neugestaltete Tank und das neuangeordnete Kombiinstrument zeichnen eine klare, schlanke Linie, die an die selige SR 500 erinnert



Wir alle kennen das. Beim morgendlichen Öffnen des Werkstatttores steht unverhofft ein fabrikneues Motorrad auf dem Hof ... Ein kurzer Brief am Lenker, der die Aufgabe stellt: „Do a Cafe Racer. Don't touch the frame!“ Im Falle der Gebrüder Bender aus dem badischen war es eine Yamaha XV 950 Bolt, jenes Motorrad, das von Yamaha als gefügiges Umbauprojekt propagiert wird. Die Buwe aus Ettlingen waren erkoren worden, beim Yard Built mitzuwirken. Leichter gesagt als getan. Aus einem Cruiser-Eisen einen Racer zu machen, ohne mit der Flex Gott und Gestalter zu spielen, fällt mitunter schwerer, als man denkt. Christian und Raphael Bender haben es trotzdem geschafft und mit der Benders Boltage eine packige Cafe-Racer-Essenz des japanischen V2-Cruisers auf die Räder gestellt. Wir trafen die beiden auf ihrem Stand beim Glemseck 101, um ein wenig mehr Einblick in die Geschichte der Yard Builts und der Boltage zu bekommen, und stießen auf zwei äußerst sympathische und authentische Bikebuilder, die viel zu erzählen hatten.

Zur Boltage: Wie kam es zur Zusammenarbeit zwischen euch und Yamaha?

Christian: Die Boltage ist das zweite Projekt, das wir für Yamaha gemacht haben, das erste war die SR 400 Hommage. Diesmal kam Yamaha auf uns zu und fragte, ob wir nicht einen Cafe Racer auf XV-950-Basis bauen wollten. Yamaha hat uns das Motorrad dann auf den Hof gestellt.

Der Deal war, dass ihr baut und Yamaha das Resultat anschließend für Promotionszwecke verwendet?

Christian: Ja genau. Die wollen mit den Yard Builts ja zeigen, was man aus Serien-Yamahas machen kann. Erste Entwürfe haben wir dann mit Yamaha abgestimmt.

Raphael: Als die Boltage fertig war, haben sie das Motorrad für Foto- und Filmstrecken verwendet. Dazu haben wir es mehr oder weniger komplett freigestellt, die konnten damit machen, was sie wollten – in einem festgelegten Zeitrahmen. Danach gehörte es uns.

Also war das Motorrad der Lohn für eure Mühen?

Christian: Genau. Teil des Deals ist aber, dass wir die verwendeten Parts in unserem Onlineshop anbieten. Das Ganze funktioniert ja nur dann, wenn du den Leuten nicht nur zeigst, was man aus so



DIE BENDERS:

Dank großer Familie mit viel Benzin im Blut wurden aus Motorradreisenden erst Messebauer, dann Customschmiede und Yamaha-Yard-Builder

einem Motorrad machen kann. Sie müssen auch die Möglichkeit haben, aus ihrer eigenen XV dann was anderes zu machen. Deswegen bieten wir einzelne Teile wie die Tachohalterung, Schutzblech, Tank, Höcker oder Zahnriemenschutz und andere Sachen zur eigenen Kombination an.

Die XV 950 ist ein kleiner Cruiser. Wie kam's zu dem Cafe-Racer-Stil mit diesem aufwändigen Heckumbau?

Raphael: Das hängt damit zusammen, dass wir ein Riesenfaible für die Yamaha TR1 haben, und die ist ja ursprünglich auch kein Racer, sondern mehr ein schlichtes Tourenmotorrad.

Christian: Die XV bringt die Grundlagen ja mit, die ein Cafe Racer braucht. Sie hat einen starken, charaktervollen Motor, ein gutes Fahrwerk, zwar nicht übertrieben gut, aber die Basis stimmt, um dem Motorrad unsere Stilrichtung aufzuzwingen.

Ein Motorrad ohne Straßenzulassung ist nutzlos. Habt ihr euch vorher in irgendeiner Form mit dem TÜV auseinandergesetzt?

Raphael: Die Thematik war gar nicht gefragt. Wir hatten von Yamaha nur eine Auflage bekommen: „Don't touch the frame!“ Deswegen haben wir auch dieses Heck mit der Rahmenerhöhung konzipiert. Trotzdem gibt es außer der radikal geführten Auspuffanlage nichts, was nicht eintragungsfähig wäre.

Christian: Wir haben nicht mit dem TÜV gesprochen, aber wir haben es natürlich im Hinterkopf gehabt, weil wir die Teile auch in unserem Onlineshop anbieten. Und die Parts haben dann alle TÜV oder genauer gesagt ein Gutachten.

In Sachen Performance für den Motor bietet ihr nichts?

Raphael: Ach, das können andere besser.

Christian: Die Kunden bekommen höchstens ein anderes Mapping, falls es aufgrund der Auspuffanlage notwendig sein sollte. Wir sind der Meinung, dass die XV gar nicht mehr Leistung braucht. Wir denken weniger über Leistung als übers Gewicht nach. Das ist wie bei einem Rennradfahrer mit zwanzig Kilogramm Übergewicht, der sich dann einen Titansattel kauft, um zehn Gramm zu sparen.

Wie habt ihr diesen genialen Luftfilter hinbekommen?

Christian (lacht): Tja, das Küchensieb haben wir unserer Oma geklaut.

Und den markanten Tank, habt ihr den selbst entwickelt?

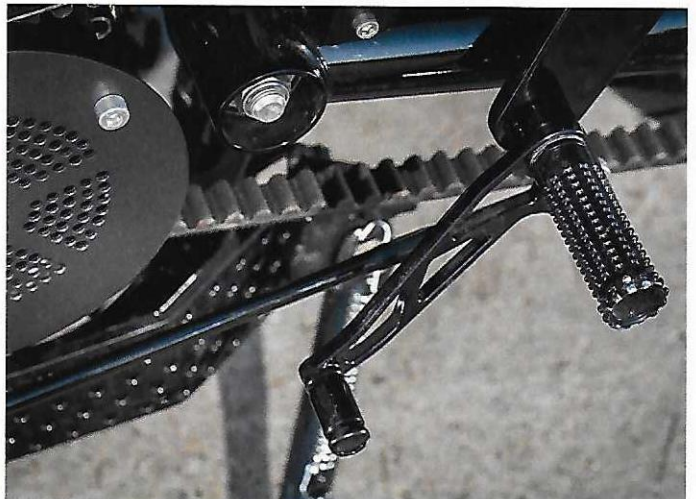
Christian: Das ist ein Eigengewächs. Wir haben aus Styropor ein Modell gemacht, lange getüftelt, gezeichnet und geschnitzt.

Raphael: Und anhand dieses Modells dann den Tank aus Aluminiumblech nachgebaut. Allerdings ist das Styropor eine bröselige Angelegenheit.

Rohrschwinge mit Stereofederbeinen: Das bringt eine klassische Optik

Omas Küchensieb wurde zum Luftfilter umgebaut und lässt Gasgeben zur Geräuschsucht werden

Kettenfett ade: Der Umbau auf Zahnriemen befreit von der stets lästigen Schmierpflicht



Christian: Trotzdem war das für uns das dankbarste Material, denn wir mussten wirklich viel schneiden, auch ums Rahmenrohr herum. Und bis das alles zum Höcker passte, mussten wir lange herumexperimentieren.

Das heißt, ihr macht euch bei den Proportionen einfach ein Bild von dem Motorrad, frei nach dem Motto: Ist das stimmig für mich? Ihr macht vorher keine Zeichnungen und bestimmt penibel genau die Maße?

Raphael: Verhältnisse legen wir schon fest, wie beispielsweise beim Höcker der Boltage. Wir bauen eine Form, um herauszufinden, ob das so überhaupt passt.

Gab es bei der Boltage einen Punkt, wo ihr gesagt habt: Jetzt müssen wir noch einmal neu anfangen?

Raphael: Nein. Aber es gab einen Punkt, an dem wir das Projekt einfach mal ruhen lassen mussten. Dann braucht es irgendwann den berühmten Blick um die Ecke. Wir haben die Kiste mal ein oder zwei Tage unberührt in der Werkstatt stehen lassen. Danach gehst du nur kurz am Motorrad vorbei, wirfst einen Blick darauf, und siehst sofort, was passt und was nicht. Quasi dieser typische „Tür auf, Tür zu“-Blick.

Christian: Und dann fing die echte Herausforderung erst an, denn da kamen wir dann an die Grenzen der Basis. Das war zum Beispiel die Fußrastenanlage. Die ist beim Chopper ganz vorn, aber wir wollten sie nicht wie bei anderen Umbauten dort lassen.

Hat Yamaha euch ein zeitliches Limit gesetzt? Die Boltage wurde ja auf der letzten EICMA in Mailand vorgestellt.

Raphael: Ja, eigentlich wären wir erst auf der CUSTOM-BIKE-SHOW in Bad Salzuflen dran gewesen, dann hat Yamaha den Termin aber ein bisschen vorgezogen.

Christian: Da stand dann das Videoteam schon bei uns in der Werkstatt und auch der Fotograf hatte schon alles aufgebaut, dabei hatte ich erst am Morgen die Lackteile abgeholt. Die mussten wir dann auch noch schnell montieren. Aber es hat alles funktioniert.

Beflügelt euch der Druck oder bremsst er euch eher aus?

Christian: Ich arbeite gern unter Druck und der Raphael ist das auch gewohnt. Wir kennen das Gefühl, das lähmt uns nicht.

Raphael: Da ist der 20. Juli der 20. Juli. Da gibt es keinen 21. Das ist einfach so und das sind wir beide auch gewohnt. Wir ziehen dann eher ein paar Nachschichten vor, um uns einen zeitlichen Korridor nach hinten zu öffnen.

Christian: Für die Kreativität allerdings ist Druck nicht gerade förderlich: Es gibt da diesen Spruch: „You can sell under pressure, but you cannot innovate under pressure“.

Ihr baut eure Kräder mehr oder weniger in Teilzeit. Wie bekommt ihr das mit euren normalen Jobs koordiniert?

Christian: Ich mache das momentan in Vollzeit, aber es ist nicht so, dass wir komplett und ausschließlich davon leben könnten. Was wir aber machen, ist Dienstleistungen rund um das Thema Motorrad anzubieten:

„Manchmal musste die Kiste einfach mal ein, zwei Tage unberührt in der Werkstatt stehen.“



Fahraktiver Cafe Racer auf Cruiserbasis. Dank neugestaltetem Tank und Höcker macht die Bolt eine knackige Figur und wird zur Benders Boltage. So macht Customizing Spaß und Sinn



Extrem ist die Krümmerführung geraten. Ihre Linie soll final einen weicheren Bogen zeichnen

TECHNISCHE DATEN

Yamaha XV 950

Leistung: 52 PS bei 5500/min

Drehmoment: 79,5 Nm bei 3000/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luftgekühlt, vier Ventile pro Zylinder, ohc, Hubraum 942 ccm, Bohrung x Hub 86 x 83 mm, Fünfganggetriebe

Fahrwerk: Stahl-Doppelschleifenrahmen, Telegabel, Standrohr-Ø 41 mm. Stahlschwinge mit zwei Federbeinen. Radstand 1570 mm, Lenkkopfwinkel 29°, Nachlauf 130 mm. 298-mm-Scheibenbremse vorn und hinten. Bereifung: 100/90-19 vorn, 150/80-16 hinten, Leergewicht 215 kg

CUSTOM

Motor: Airbox entfernt, 2-in-2-Eigenbaukrümmer mit Hattech-Endtöpfen

Specials: Tank und Heck aus Aluminium gefertigt, schraubbarer Heckrahmen, Fußrasten und Halterung neu konstruiert

Marketing, Kommunikation, Messekonzepte, Messebau usw.

Ja, den Messestand von Yamaha auf der CUSTOMBIKE-SHOW in Bad Salzuflen letztes Jahr, den hattet ihr konzipiert und gebaut.

Christian: Unter anderem. Aber mittlerweile machen wir das auch für andere Motorradhersteller. Für uns passt das alles ganz gut, es ergänzt sich. Auch dass wir ein gutes Verhältnis zu Yamaha haben.

Wir erbringen Kreativleis-

tungen und bauen Motorräder um, Yamaha bezieht im Gegenzug von uns Teile, stellt uns Motorräder und wir bauen deren Messestand. Das sind Synergien, die sich da entwickelt haben.

Wo seht ihr euer künftiges Hauptgeschäft? Mehr in der Entwicklung und dem Verkauf von Teilen oder im Aufbau kompletter Motorräder auf Kundenwunsch?

Christian: Im Moment geht es in Richtung Teile. Das ist schon deshalb gefragt, weil die Leute immer mehr

selbst umbauen möchten. Wir machen zwar auch individuelle Projekte, doch zurzeit bauen wir Motorräder eher als Vorlage, um daran dann unsere Teile entwickeln zu können.

Bevölkern denn mittlerweile schon Boltage-Klone die Straßen, habt ihr schon Teile absetzen können?

Raphael: Ja. Aber so einen Umbau muss man eben dann auch genau so wollen. Kaufe ich mir nur den Höcker und das Rahmenheck, kann ich trotzdem ein ganz anderes Motorrad erschaffen.

„Customteile sind gefragt. Die Leute wollen immer mehr selbst umbauen.“

Würdet ihr wieder bei einem Yard Built mitmachen?

Hat es euch Spaß gemacht?

Raphael: Auf jeden Fall.

Christian: Ein klares Ja. Man muss sagen, dass es eine Win-Win-Situation ist. Da können sich andere Hersteller eine Scheibe abschneiden. Das ist eine tolle Kooperation mit Yamaha. 