

FIGHTERS



KNICKER³
1 TURBO
1200 CCM
330 PS
2 HUPEN



BAU'D'OR



GENERATION GIXX



2x1000=Z



FIGHTERAMA-No.1

SEAS



UDI GALLO



FZ 6-Gott



HALBLITER-HOBEL



FURAX-



SUZUKI HAYABUSA

E/11/GR € 6,30 • CHF 9,30 • DK 49,00 DKK • H 2.150 Ft



4 194981 804903 03

D/ML/L/A
März
Nr. 3/2010
€ 4,90

WIE GOTT IN FRANKREICH



MAN KANN SICH
UNANGENEHMES
VORSTELLEN,
ALS STREETFIGHTER
AN DER COTE D'AZUR
ZU BAUEN



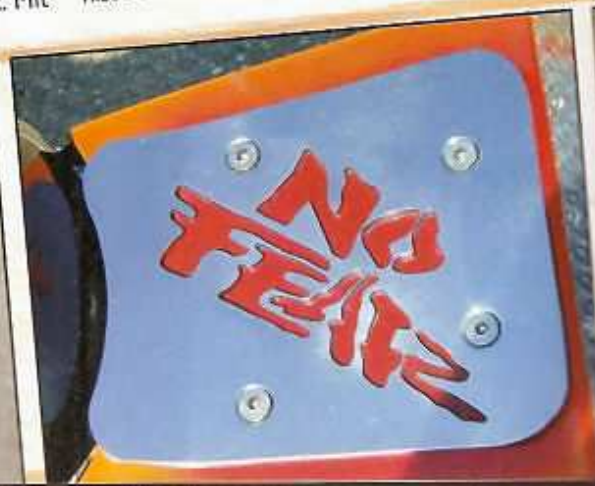
Daß auf den Seite dieser Gazette bislang kaum Umbauten aus der Grande Nation der Froschschenkel zu sehen waren, hat einen simplen Grund: Es gibt nicht viele. Dabei entspricht die französische Motorradszene keinesfalls dem gängigen Klischee eines Baskenmützentragers der mit einer Gitanes Mais im Mundwinkel auf einer Mobylette sitzt. Die aktuelle Statistik besagt, daß die Motorradfahrer in Frankreich pro 1000 Einwohner bei einem Wert von 1,7 liegt – im Vergleich dazu Deutschland hinkt mit 1,6 hinterher. Doch obwohl bei unseren Nachbarn auch hubraumstarke Supersportler sehr populär sind, zählt die Streetfighter-Gattung eher zu den vernachlässigten Subkulturen. Interessanterweise befindet sich gerade dort eine Avantgarde ext-

remst hochkarätiger Veredler: Ludovic Lazareth, KMP oder Otec werden einigen auch hierzulande ein Begriff sein. Aber die bedienen natürlich eher den solventen Herrn, der sich gerne ein Kunstwerk in seinen Fahrzeughangar stellt, denn den typischen Szenegänger. In einem kleinen Dorf im französischen Lothringen wurde aber schon immer Widerstand geleistet. Und zwar von Joel Muller aka Furax, der sich bereits seit frühester Entwicklungsstufe allemannischer Fighter-Kultur mit diesem Thema beschäftigt und in seiner Heimat so etwas wie der Pionier in Sachen Fighting ist. Mit

seiner Furax-Vmax holte er 1999 beim Vmax-Treffen in Nancy den ersten Platz auf nationaler Ebene, ein Jahr später in Belgien den zweiten auf internationaler, und im November 2001 zierte sie den Titel der Fighters. Genau wie die oben erwähnten Spezialisten ließ sich auch Furax durch den in Frankreich stark ausgeprägten Vmax-Kult inspirieren, der in gewissem Sinne gar als Ursprung dortiger Bikeschmiedekunst angesehen werden kann.

FRONKREISCH. FRONKREISCH

In Joels Fall spielten seine Deutschkenntnisse sowie die räumliche Nähe zum Saar-





land eine große Rolle, so hatte er bereits früh eine Verbindung zur explosionsartig gewachsenen deutschen Szene mit ihrem fast unerschöpflich großen Zubehörangebot. Dieses Netzwerk von Kontakten nahm er mit, als er in wärmere Gefilde an das Mittelmeer zog, wo er heute Katanas baut. Damit meine ich aber keine Youngtimer aus Fernost, sondern Katamarane im Wert von schlappen 2,5 Millionen Euro. Blöderweise ist es aber nicht sein Unternehmen, sonst hätte er sicher auch längst einen Hangar voller motorisierter Skulpturen. Nein, Joel arbeitet dort als Schichtführer, was ihm immerhin umfassende Kenntnisse im Umgang mit Faserverbundstoffen bescherte, die er wiederum sinnvoll für eigene Geschäftsideen einsetzen kann.

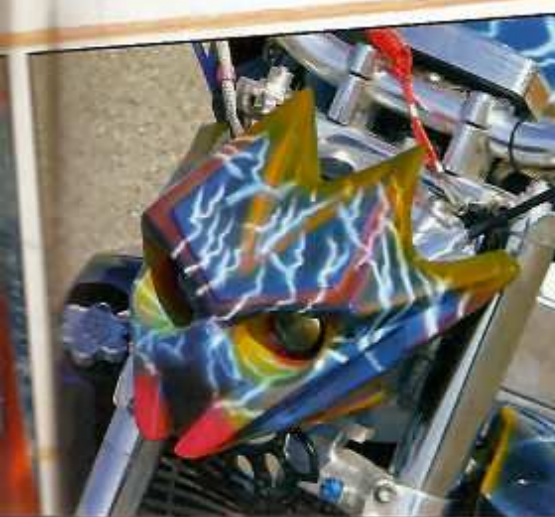
Seit zwei Jahren betreibt Joel nämlich nebenberuflich Furax Bikes in der Nähe von Perpignan. Dort baute er in nur drei Monaten seine SC 33 auf, die ihm unter anderem als Laborratte für seine eigenen GfK-Produkte diente. Als da wären: Höcker, Bugspoiler, Kühlerblende und der vordere Kotflügel. Bei diesen Teilen übernahm Furax die Entwicklung sowie die Fertigung. Dabei achtete er darauf, daß sie universell montierbar sind, der Kotflügel ist sogar für Right-Side-Up- als auch Upside-Down-Gabel konzipiert. Bei der Lampenmaske und den Tankhutzen sah er keine Not-

wendigkeit, das Rad neu zu erfinden und bediente sich aus den Regalen von MGM Bikes respektive SP Fight Machines.

VOULEZ VOUS... ÄH.. COUCHER... ÄH... AVEC...ÄH. JA?

Sämtliche Arbeiten an der Blade führte der Autodidakt mit über 25 Jahren schraubereicher Erfahrung komplett eigenständig durch. Dazu zählen auch die Motoringriffe inklusive das Bearbeiten des Zylinderkopfs. Bei der Leistungsoptimierung schwört Joel auf den Einsatz originaler Düsen anstelle von Zubehör-Kits. Die Wahl der MIG Racing-Dämpfer für eine R6 hingegen entspringt eher ästhetischen Überlegungen. Auch die RC36-Schwinge und die 18 x 8 Zoll große Autofelge mit 240er Besohlung installierte Joel in der eigenen Werkstatt. Und selbst die Oberfläche veredelte er eigenhändig, das heißt sämtliche Polierarbeiten und sogar die Lackierung inklusive der Luftpinseleien.

Zwar führt Furax auch heute noch ein Einzelkämpferdasein, aber das juckte ihn eigentlich noch nie. Denn das war es schließlich, was ihn zwang, sich alle Fähigkeiten für den professionellen Motorradumbau anzueignen. Heute hat er diese harte Schule absolviert und schraubt, im wahrsten Sinne des Wortes, wie Gott in Frankreich.



TECHNISCHE DATEN

Modell:	Honda CBR 900 RR SC33, Bj '99
Besitzer/Erbauer:	Joel Muller @ Furax-Bikes www.furax-bikes.com (Joel spricht auch deutsch)
Motor:	Zylinderkopf bearbeitet
Ölkühler:	original
Vergaser:	Serie geändert mit anderen Düsen, Nadel höher gehängt
Luftfilter:	K&N, modifiziert
Auspuff:	MIG Racing-Anlage für R6, modifiziert
Rahmen:	poliert
Schwinge:	VFR RC36, Bj 1996 poliert (Furax-Bikes)
Federbein:	original
Gabel:	original mit Hyperpro-Federn
Gabelbrücken:	original, modifiziert
Rad vorn:	original
Rad hinten:	18 x 8 Zoll Autofelge auf 4/100 ET35
Bereifung vorn:	130/70/16
Bereifung hinten:	240/40/18
Lenker:	SBK-Umbau
Bremse vorn:	Zangen Fireblade, Scheiben Braking Wave, ISR-Handpumpe, Stahlflexleitungen
Bremse hinten:	Zange VFR 750, Scheibe Braking, Stahlflexleitung
Fußrastenanlage:	Lucas
Tank:	SC 33 mit Dummy-Lufthutzen von SP Fight Machines
Verkleidung:	Lampenmaske „Viper“ von MGM Bikes
Höcker:	Furax-Bikes, universal
Kotflügel:	Furax-Bikes, universal
Kühlerblende:	Furax-Bikes für SC33 von 1996 bis 1999
Bugspoiler:	Furax-Bikes, universal
Instrumente:	Tacho Acewell 3850 in Alugehäuse
Lackierung:	Airbrush Furax-Bikes
Sonstiges:	Stahlflex-Kühlschläuche, Achsspitzen vorne & hinten, Skulkupplungsdeckel, Edelstahl-Kühlerblende, LSL-Crash Pads, Bremsflüssigkeitsbehälter hinten, Lenkerarmaturen, Kurzhubgasgriff,
Danke an:	Wolly (MGM BIKES), Michael (Brandys Custom Bikes), Phil (SP Fight Machines)