



CUSTOM SPEED

„Dedicated to Speed“

prangt in roten Lettern auf dem Trailer, aus dessen Bauch Marcus Walz uns ein Bike vor die Füße schiebt. Wir stehen im Industriegebiet von Hockenheim, keinen Kilometer von der Rennstrecke weg, die irgendwie auch untrennbar mit Marcus Geschichte verbunden ist. Hier verbrachte er schon als Junge jede freie Minute, fasziniert von Rennautos und Racebikes, hier entstand die Leidenschaft für schnelle Gefährte, die er später auf dem Cross-Track oder bei Renntrainings auslebte. Und mit dieser Leidenschaft entwickelte und prägte er als Customizer den Stil des Dragstyle, der zu einer eigenen Kategorie von Umbauten wurde. Mit seiner neuen Firma WalzWerk bleibt er nicht nur dieser Passion treu, sondern schraubt die sportliche Spirale noch ein gutes Stück höher. Das erste Ergebnis der Arbeit steht nun vor uns, nennt sich selbstbewußt „Tosa“ und trägt damit den Namen

der berühmtesten Kurve auf der GrandPrix-Strecke im italienischen Imola. Italienisch ist auch die Herkunft des Ursprungsmotorrades, im ersten WalzWerk schlägt das Herz aus Ducatis wassergekühltem Hypermotard-V2. „Das Ziel beim Aufbau der Tosa 1100R war es, ein perfektes Leistungsgewicht zu erreichen“, erklärt Marcus den Anspruch an ein „Custom Speedbike“, wie er seine neue Stilrichtung nennt.

Zunächst optimierte er das ohnehin schon recht hochwertige Fahrwerk zusätzlich. Die vordere Gabel zerlegte er komplett und baute sie einem Öhlins/ Zupin-Kit komplett neu auf, inklusive progressiver Fahrwerksfedern und leichteren Dämpferkartuschen aus dem MotoGP-Rennsport. Vor dem Zusammensetzen der Gabel wurden die Tauchrohre und Verschlusskappen noch schwarz eloxiert und die Gabelbrücken schwarz pulverbeschichtet. Für eine sichere Performance verrichtet





TEXT: KATHARINA KLIMPKE FOTOS: VOLKER ROST

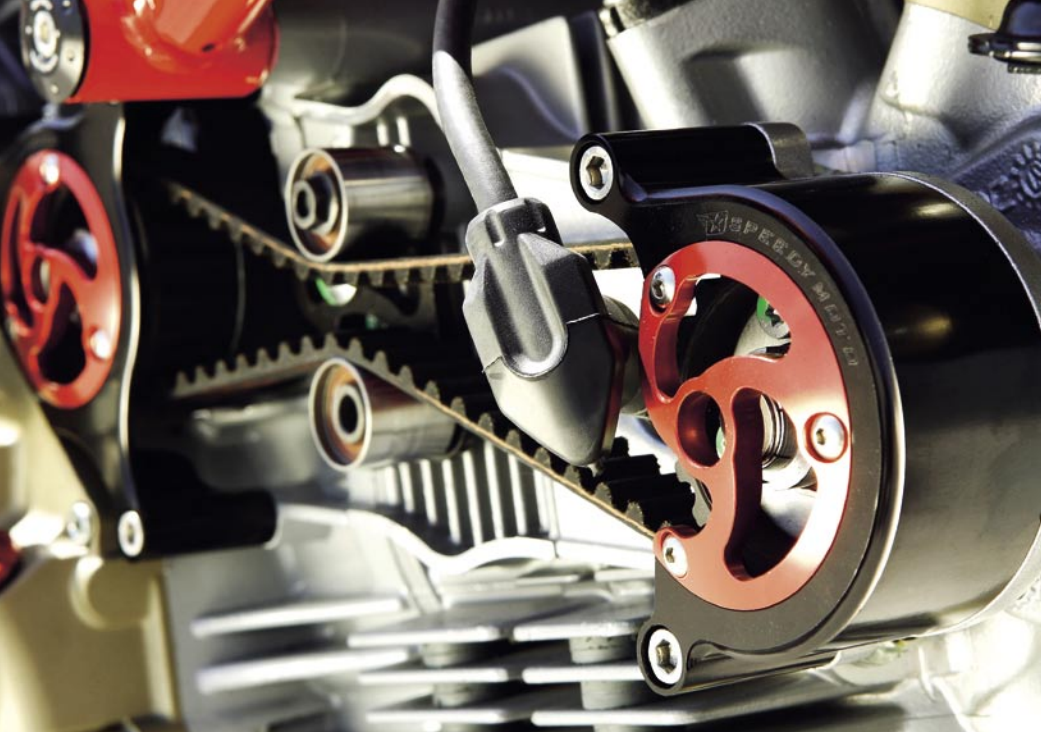
FEEDBIKE

Mit der Tosa 1100R auf Basis von Ducatis Hypermotard lässt Top-Customizer Marcus Walz die Katze aus dem Sack und präsentiert das erste Bike seiner neuen Schmiede WalzWerk

ein Ducati Performance Lenkungsdämpfer seinen Dienst. 30 mm länger misst die neue Gabel überdies, das gibt mehr Bodenfreiheit, „und damit natürlich mehr Schräglage“, grinst der Hockenheimer. Klar, der hat gut reden, er ist ja groß genug, um die gegenüber der Serie zehn Zentimeter höhere Tosa im Zaum zu halten. Unser Fotograf Volker berührt beim Probesitzen gerade mal mit den Zehenspitzen auf den Boden. Also fotografiert er lieber weiter, während Marcus uns erklärt, wie man lässig und kiloweise Gewicht einspart. „Der Auspuff war der dickste Brocken“, erzählt er. Das 14 Kilo-Underseat-Rohr ersetzte er durch die seitlich verlaufenden Quat-D Anlage aus Titan mit geänderten und glasperlestrahlten Krümmerrohren – macht satte acht Kilo weniger im Diät-Tagebuch. Den Entenschnabel der Hypermotard ersetzte er durch eine neue Scheinwerferverkleidung und einen angepassten Carbon-Fender, →

Durch das Entfernen der Underseat-Endrohre wurde enorm Gewicht gespart. Zusammen mit dem Alu-Heckteil macht allein das elf Kilo weniger auf dem Weg zum Hockenheimerling





Ästheten freuen sich an den offen laufenden Antriebsriemen. Lochbohrungen an Gehäusen und Hebeleien sparen Schritt für Schritt Gewicht

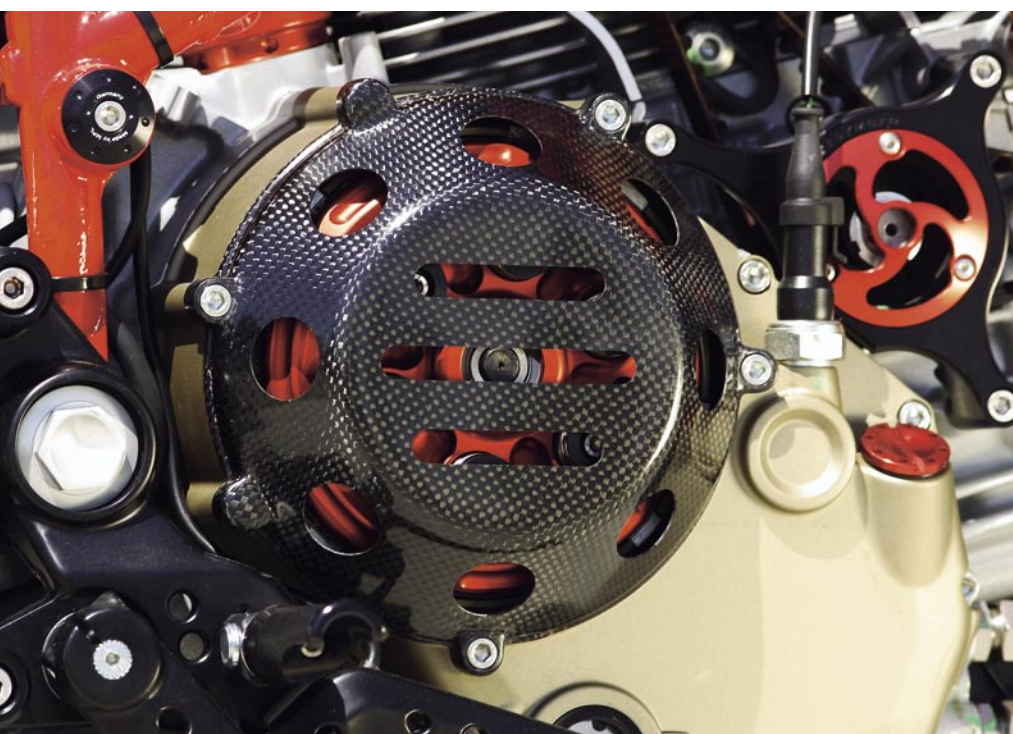


den Heckrahmen baute er aus leichtem Aluminium neu, genau wie das knappe Alu-Heck mit integriertem Rücklicht. Allein dieses Teil verbuchte weitere drei Kilo auf der Haben-Seite. Die von Haus aus leichten Magnesium-Felgen bestückte er mit neuen Pirelli Rennsportreifen. Das hintere Kettenrad ist ebenfalls aus Magnesium, genau wie die rot-eloxierten Zentralverschlussmuttern für Kettenradträger und Felge. Eine weitere Eigenentwicklung ist die Fußrastenanlage. Dabei werden die originalen Grundplatten auf einer Fräse umgearbeitet und mit su-

perleichten, klappbaren Racing-Fußrasten ausgestattet. Schalt- und Bremshebel sowie die Grundplatten wurden zur Gewichtsreduzierung gelocht. Die komplette Anlage ist schwarz pulverbeschichtet. Am Lenker tauschte der Hockenheimler die billig wirkenden Plastik-Behälter für Brems- und Kupplungsflüssigkeit gegen schwarz eloxierte von Rizoma. So tastete sich der Customizer Schritt für Schritt ans Idealgewicht. Selbst am Motor gab's schlußendlich noch was rauszuholen. Zwar beließ er den V2 vom Hubraum her original, tauschte jedoch die Nockenwellen gegen Exemplare aus dem Ducati-Performance Programm mit dazu passendem Steuergerät und montierte einen nur 500 Gramm leichten Alu-Zündrotor. „Das Original-Teil wiegt 1,8 Kilo, das steht jetzt als Aschenbecher in der Werkstatt“, freut er sich. Der Nebeneffekt des Tausches

„WalzWerk-Bikes sind absolut pure Fahrmaschinen auf höchstem Niveau“

ist klar. Die Gewichtseinsparung an der Kurbelwelle reduziert auch die Massenträgheit des Motors wesentlich. Spontanere Gasannahme und Drehfreudigkeit sind die Folge. Die Kupplung wurde durch einen aus dem vollen gefrästen Nehmerzylinder optimiert und mit einer leichten Magnesium-Druckplatte ausgerüstet. Durch eine um ein Drittel vergrößerte Kolbenfläche des Nehmerzylinders wird die Handkraft um ca. 30 Prozent reduziert, außerdem sieht das rot-eloxierte Bauteil auch noch gut aus. Ebenfalls ein Tribut an die Custom-Optik sind die ultraleichten matt-goldenen Motor- und Nockenwellenabdeckungen aus Magnesium. Passend dazu montierte Mar-



Die CNC-Hebel von Pazzo sind mehrfach verstellbar, die Lenkergewichte aus Stahl wichen Aluminium-Teilen

TECHNO

DUCATI TOSA 1100R | BJ. 2008
ERBAUER: WALZWERK

MOTOR

90 Grad V-Zweizylinder-Viertaktmotor,
1079 ccm (Bohrung/ Hub 98 x 71,5 mm)

Nockenwelle.....Ducati Performance
Kupplung.....Ducati Performance
Auspuff.....Guzzi Quat-D/ WalzWerk
Getriebe.....Sechsgang
Sekundärtrieb.....Kette
Leistung.....108 PS bei 7.750/ min
Drehmoment.....103 Nm bei 4.750/ min
Höchstgeschwindigkeit.....225 km/h

FAHRWERK

Stahl-Gitterrohrrahmen m. Alu-Heckrahmen
Gabel.....Öhlins
Federbein.....Öhlins modifiziert
Räder.....Marchesini Magnesium
.....vorn 3,5 x 17" mit 120/70-17
.....hinten 5,5 x 17" mit 180/55-17
Bremsen.....vorn Brembo Monoblock
.....hinten Brembo

ZUBEHÖR

Armaturen.....Brembo/ Pazzo
Sitzbank.....Ducati Performance
Lampe.....Ducati
Rücklicht.....WalzWerk
Blinker.....Kellermann
Fußrasten.....WalzWerk
Schutzbleche.....WalzWerk
Elektrik.....WalzWerk

METRIE

Leergewicht.....163 kg
Radstand.....1470 mm

INFO

WalzWerk
Lausitzer Str. 1, 68775 Ketsch bei Heidelberg
www.walzwerk67.com, walzwerk67@aol.com

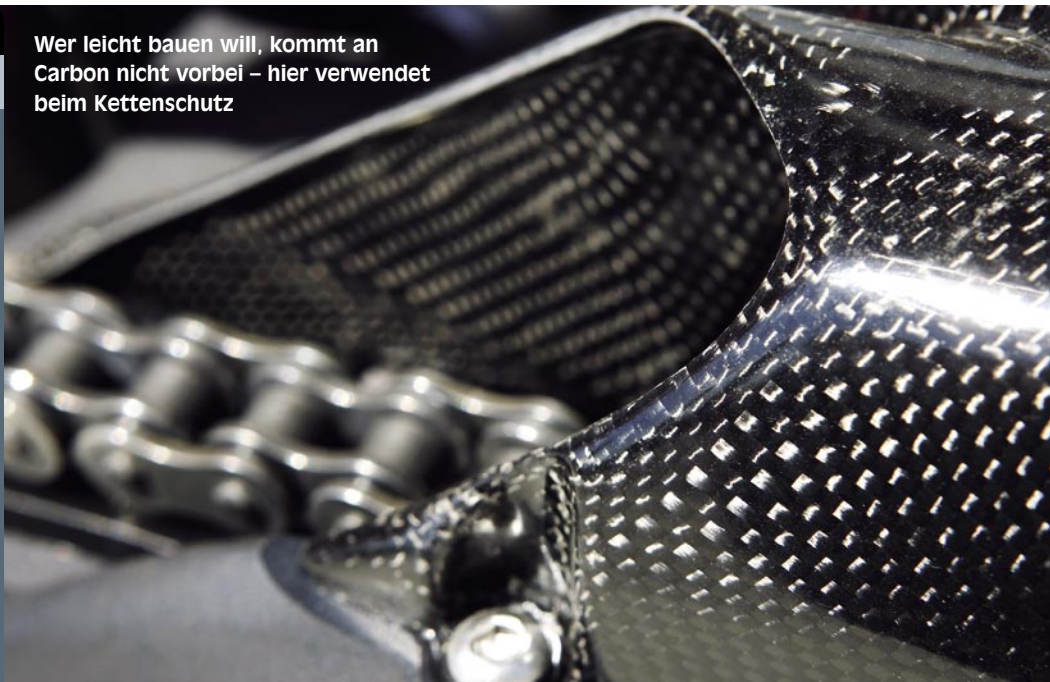
»»» AM GASGRIFF

Ideale Gewichtsoptimierung und gezielte Leistungssteigerung treiben die Ducati gnadenlos voran. Dazu gesellen sich eine gesteigerte Schräglagenfreiheit und optimales Handling für den Dreh über Rennstrecken, Landstraßen, Serpentin und alles, was sich sonst noch so in Asphalt kleidet.

CB-KURZWERTUNG

Motor	Fahrwerk	Kaufteile	Alltag
+++	+++	+++	+++

Wer leicht bauen will, kommt an Carbon nicht vorbei – hier verwendet beim Kettenschutz



cus aus dem vollen gefräste Abdeckungen für die Nockenwellenräder die rot/schwarz eloxiert sind. Auffällig ist, daß hierbei lediglich die Nockenwellenräder abgedeckt sind und die beiden Antriebsriemen sichtbar und spektakulär offen laufen.

Die Eckdaten sind geklärt, das Ergebnis überzeugt und erfüllt den Anspruch, den Walz an sein neues Label stellt: „Pure Fahrmaschinen, verpackt in eine individuelle Custom-Optik. Alles an diesem Bike

kommt dem Handling zugute“, erklärt er. Und schnell schließt sich wieder der Kreis zum Hockenheimring als Ursprung seines Race-Feelings. Formel1-Testfahrten auf der Rennstrecke nutzte Kimi Räikkönen kürzlich zu einem Abstecher ins WalzWerk und bestellte als erster eine der exklusiven Ducatis.

FAZIT

Zwei Zahlen sagen alles: 163 und 108 – Gewicht in Kilo und PS. Die Richtung der Custom Speedbikes geht nur nach vorn

Interview mit Marcus Walz >>>





„Mit WalzWerk erfülle ich mir einen Lebenstraum“

CUSTOMBIKE: Du hast immer gesagt, wenn du 40 bist, willst du beruflich kürzer treten. Wie passt das zur Gründung einer neuen Firma?

Marcus Walz: Ich habe mein Pensum in den letzten Jahren schon runtergeschraubt. Mit „kürzer treten“ meinte ich ja vor allem, keine Messen und Termine mehr in Übersee wahrzunehmen. Bis 2006 war ich teilweise nur 100 Tage im Jahr in Deutschland. Dabei fühle ich mich hier wohl und zu Hause. Und deshalb wollte ich auch wieder mehr in Deutschland sein. Was die Gründung



von WalzWerk angeht, so sehe ich das als neue Herausforderung und nicht als Stress. Im Gegenteil, ich habe die Firma auch gegründet, um mehr Ruhe zu finden.

Klingt ein bisschen paradox, erklär uns das doch mal näher.

Naja, als ich mich damals selbständig gemacht habe, war mein Traum, dass ich eine Halle habe, in der ich in Ruhe ein Bike nach dem anderen baue – und vielleicht mal ab und zu ans Telefon gehe, sonst nix. Das war sozusagen mein Lebenstraum. Tja, und dann musste ich schon ein halbes Jahr nach der Gründung den ersten Mitarbeiter einstellen. Die Aufträge, die reinkamen, mussten ja abgearbeitet werden, um Geld zu verdienen. Das hat sich dann so fortgesetzt. Jetzt will ich mir aber meinen ursprünglichen Traum doch noch erfüllen. Ich korrigiere quasi die Fehler, die ich in 16

Jahren Walz Hardcore Cycles gemacht hab. Ich werde bei WalzWerk ohne Mitarbeiter und ohne diesen permanenten Druck und die ständigen Termine arbeiten. Ein Motorrad nach dem anderen bauen, ein paar coole Klamotten vertreiben, mehr nicht. Das meine ich mit Ruhe.

Ein Einmann-Betrieb also, richtig?

Ganz genau! Ich will alles allein machen. Wenn Leute kommen wollen, um sich die Moppeds anzuschauen, dann können sie eine Mail schreiben und einen Termin vereinbaren. Ich bin dann immer persönlicher Ansprechpartner, es wird kein weiterer Mitarbeiter vor Ort sein. Überhaupt ist WalzWerk kein Laden im üblichen Sinne, sondern wirklich nur eine Halle, in der ich meine Bikes baue. Und es ist mir wirklich wichtig, das allein durchzuziehen.

Du ziehst dich mit deiner Entscheidung automatisch ein Stück weit aus deiner Firma WHC zurück. Wie soll das laufen?

Wie bisher auch. WHC ist weiter mein Laden und ich bin auch weiter zuständig für die Designs der Bikes, das Marketing, die Koordination/ Organisation auf Messen, Shows und Ausstellungen usw. Ich bin sicher nicht mehr so oft im Laden, aber ansonsten sehe ich da keine Probleme. Die Idee für WalzWerk kam ja nicht einfach so, das war schon gut überlegt. Als ich letztes Jahr den Pantera-Rahmen präsentiert habe, war das ja schon der erste Ansatz, in eine völlig neue Richtung zu gehen. Jetzt mache ich es eben richtig.

Ganz ehrlich, haben dich deine WHC-Bikes mit der Zeit gelangweilt?

Gelangweilt trifft es nicht ganz. Aber sicher, wenn du das 16 Jahre lang machst, dann ist es einfach Zeit für was Neues. Jeder kennt



mich, jeder kennt meine Moppedts – klar, dass ich jetzt eine neue Herausforderung suche. Bevor ich WHC gegründet habe, war das Umbauen mein Hobby. Wenn du das dann zum Beruf machst und auch konsequent vorantreibst, geht irgendwann der Reiz verloren. Vielleicht will ich wieder zu dem Gefühl zurück, als Schrauben „nur“ mein Hobby war.

Wer dich kennt, weiß, dass du eine Leidenschaft für Bikes der Marke KTM hegst. Warum hast du dich bei WalzWerk für Ducatis als Basis entschieden?

Ich habe auch schon Pläne für KTMs, aber das Problem ist, dass die wassergekühlt sind. Die luftgekühlten Ducys dagegen kannst du viel sauberer bauen. Guck doch mal die Hypermotard an, die sieht doch deshalb gut aus, weil sie so auch aus dem Werk kommen könnte, das meine ich mit sauber. Dazu will ich aber auch geile Café Racer bauen, die nächste WalzWerk wird noch viel extremer als das, was ich mit der Hypermotard gemacht habe. Und wie gesagt, das nächste Bike, das ich danach baue, wird eine KTM.

Extrem gefällt uns, willst du mehr darüber verraten?

Lass mal überlegen, wieviel ich euch verraten kann. Also, es wird in jedem Fall ein Bike mit Eigenbau-Rahmen, für den ich



Euro liegen, bei der Extremeren werde ich versuchen, unter 30.000 bleiben. Es bleibt also bezahlbar. Natürlich werden meine bisherigen Kunden, die oft schon ein sportliches Zweitmotorrad wie eine MV Agusta, Buell oder Ducati besitzen, auch einen Teil der neuen Kundschaft ausmachen, und damit habe ich auch kein Problem. Aber ich denke, ich spreche mit WalzWerk auch einen neuen Kundenkreis an, der mit mir oder dem was ich bisher gebaut habe bis jetzt nix anfangen konnte.

WHC-Bikes sind auch wegen ihrer langen Lieferzeiten so exklusiv.

Wenn du bei WalzWerk allein arbeitest, wie sieht das dann aus?

Klar, wenn ich dran bleibe, kann ich sowas wie die Hypermotard in drei, vier Wochen bauen. Ich lasse mir da aber keinen Stress machen. Wenn einer wirklich ein WalzWerk will, dann muss er solange warten, wie es dauert. Und wenn es drei Jahre sind (lacht). Ich mache mir da keinen Druck.

Auf der Festa Ducati (größtes Ducati-Treffen Europas, Anm. d. Red.) hast du mit der Tosa 1100R den ersten Platz im Bike-Contest gemacht. Überraschend?

Ja klar. Witzig ist, ich hatte mich dort zum Contest unter falschem Namen angemeldet.

Ich wollte keine Extrawurst haben, sowas ist mir immer etwas peinlich und unangenehm. Und ich hatte auch ein bisschen Angst, dass die mich schon im Vorfeld rauskicken, wenn sie meinen Namen lesen. Ich wollte ja einfach nur wissen, was die von dem Bike halten. Naja, erkannt haben die mich dann allerdings trotzdem und der erste Platz hat mich auch sehr gefreut. Ich werde auch nächstes Jahr dort einen Stand machen. Überhaupt werden plötzlich Veranstaltungen wie die Eicma oder die InterMot, wo ich auch mit WalzWerk vertreten sein werde, interessant für mich.

Also doch wieder Stress ...

Wenn überhaupt Stress, dann nur positiv. Die Messen sind alle in Europa, da kann ich gut mit dem Auto hinkommen. Das wird sicher eine spannende Sache

Letzte Frage? Siehst du in dem, was du mit WalzWerk machst, einen neuen Weg des Customizing oder ist es nur dein neuer Weg?

Ich denke, es ist einfach eine neue Kategorie des Umbauens. Ich nenne es „Custom Speedbikes“, sowas gibt es noch nicht wirklich. Klar macht hier und da jemand was an solchen Bikes, aber so wirklich extremes, dass überdies perfekt fahrbar ist, gibt es selten. Der primäre Anspruch an WalzWerk ist es, fahrbare Motorräder zu bauen. Ich lege den größten Wert drauf, dass sich das Fahrverhalten durchs Umbauen verbessert und nicht verschlechtert, wie man das von vielen Custombikes kennt. ■



einen Duc-Rahmen schon komplett zerflext habe. Die Schwinge werde ich aus der Ducati Monster nehmen. Mhm, wenn ich es mir recht überlege, wird nix außer dem Motor und Rahmenfragmenten Serie sein. Die wird wirklich sehr extrem, ich kann's kaum abwarten ...

Wann wirst du dieses Bike der Öffentlichkeit präsentieren?

Auf der CUSTOMBIKE-Messe im Dezember in Bad Salzflufen. Dort werde ich auch mit WalzWerk einen eigenen Stand haben.

Der erste Kunde von WalzWerk heißt Kimi Räikkönen. Sprechen wir also auch bei der neuen Firma von „elitären“ und hochpreisigen Custombikes?

Nein, ganz im Gegenteil. Bei der Hypermotard werde ich preislich bei unter 25.000



Michael, Marcus, Maik (liegend) und Katharina – knallharter Journalismus. Alle hatten wir nach dem Tag rote Haut – außer Maik

„Die Dinger baue ich, um richtig geil, auch auf der Rennstrecke, zu fahren – und anschließend noch eine Bikeshow zu gewinnen“