



## V2 Total 2000

Bunte Spots erhellten die Bike-Show-Flächen. Bike reihte sich an Bike, Chrom und Lack strahlten um die Wette. Insider, Enthusiasten und Szenegänger schlenderten an den Schau-stücken entlang. Sie fachsimpelten über dies und jenes, verglichen Bauteile und erkundigte sich nach den Bezugsquellen diverser Bolt-on-Teile.

So soll's ja schließlich auch sein auf einer HD-Custom-Messe. Was kaum jemand wirklich bemerkte, war, daß sich inmitten der mittleren Bikeshowfläche eine Japanerin aufhielt, die manche gerne auf dem Siegerpodest der Cruiser-Harleys gesehen hätte. Nur, der bullige schwarze Donnerbolzen war halt gar keine Harley. Brachte dieses Bike schon die Jury zum Stirnrunzeln, so wird es manch einer der Besucher gar nicht identifiziert haben.

Leider gabs so viel zu fotografieren damals, daß Bike und Besitzer schon unterwegs waren, als ich Zeit für sie gehabt hätte. Uwes Fährer-

scheinenzug für die Dauer eines Jahres verhin-derte zudem ein Treffen zum Fotoshooting.

Doch manches fligt sich. So waren wir fast ein Jahr später in der Lage, Uwes Bike vor die Linse zu stellen. Wie Wein, der mit der Zeit reift, war sein Bike noch eine ganze Ecke besser geworden. Und anders als bei unserem ersten stand ich nun einem Member eines MC gegen-über. Doch dazu später mehr.

### Der schwarze High-Tech-Cruiser ist eine Kawa, genauer eine ehemalige VN 800 Classic

Wir trafen uns auf einem kleinen Sportflugplatz in der Nähe von Hadamar bei Limburg. Ganz das passende Umfeld für einen Bomber vom Schlage Uwes Bike. Der schwarze High-Tech-Cruiser ist eine Kawa, genauer eine ehemalige VN 800 Classic. Uwe erwarb sie im Sommer

'96 und begann sehr bald mit ersten, behutsamen Umrüst-Maßnahmen. Das war an-fangs noch weit entfernt vom Customizing, wurde aber mit der Zeit immer ausgefuchster. Anregungen zu Veränderungen holte er sich auf den Treffen, die er mit seinem Freundsdeskreis anfuhr. Nur alle fuhren HD oder Trade, nie-mand baute eine Kawa um. Und Teile gabs und gibts so gut wie gar nicht.

Als er damit anfing, die eigene Maschine zu verändern, bekam er das von Kumpels hämisch aufs Brot geschmiert. Mit einem Stirnrunzeln oder gar einem Vogelzeig hörte er dann so Dinge wie: „Da kannste halt nicht mehr draus machen!“, oder „Ist doch nur 'ne 800er Kawa, was soll'n das?“ oder „Für 'nen richtig dicken Schlappen fehlt dem Teil der Bums.“ Klaro, viele rieten ihm, er solle sich doch gleich 'ne Harley kaufen.

Doch Uwe war jetzt entschlossen, etwas besonderes zu bauen. Zu dieser Zeit hatte er

# MADE CLASSIC

Da müßt ihr zweimal hingucken, wenn ihr sicher sein wollt, daß das keine Harley ist



gerade jemanden kennen gelernt, der GfK-Teile herstellen konnte. Uwe zeichnete Designskizzen und Umbauideen und gab einiges in Auftrag. Aber, so Uwe: „Es ist immer etwas anderes dabei herausgekommen, als ich gezeichnet hatte. Entweder war's ein Mißverständnis oder für meine Idee war die technische Umsetzung angeblich nicht möglich.“ Er wurde also 'ne Menge Kohle los und bekam nicht, was ihm vorschwebte. Um an seine Idee näher ranzukommen, schnitt er regelmäßig angelieferte Teile auseinander und veränderte sie weiter. So begann er, sich selbst mit Glasfaser und Kunstharz auseinanderzusetzen. Da lief er zwar ein paar Wochen mit behaarten Händen rum und mußte ab und an das Erbrochene der Oma aufwischen, „die nicht so klasse mit den

Uwe hat mit seinem Umbau allen Zweiflern in den Arsch getreten





Für Neugierige: Schauglas Im Hypercharger



Unwiderstehlich ...



... dieser Augenaufschlag



Das dicke Ende



Ketten an Ritzelbremsen sind mit speziellem Fett zu schmieren



Das Schönste was man in der führerscheinlosen Zeit bauen kann

Dämpfen zurecht kam", er erhielt aber die gewünschten Formen.

Weil alles immer geiler wurde, nahm er bald an Contests teil und brachte regelmäßig Pokale nach Hause. Andere, die seine Arbeiten sahen, ließen ab und an bei Uwe fertigen, was ihm weitere Erfahrungen einbrachte. In dem Jahr, in dem ich sein Bike nicht sah, kamen die klappbare, ausgeklügelte Scheinwerferabdeckung und der beeindruckende Bugspoiler hinzu. Der Primärkasten-Fake ist reine Handarbeit und war das entscheidende Teil, das sie meisten schon immer ins Harley-Bockshorn jagte. Inzwischen sind die Designstücke von so hoher Qualität,

und fahren seitdem unter dem bekannten Colour der Outlaws.

Uwe ist zu wünschen, daß er seinen Lappen jetzt behält, damit er nicht so viele Stunden in der Garage, sondern on the Road verbringen kann. Das bringt zwar nicht so viele neue Teile hervor, aber neue Zahlen auf den Tacho.

Ø Wikinger



Die Schalter: Kleiner gehts wohl kaum



Der Odyssee MC ist Geschichte, das Mopped fährt immer noch

## Selt Dezember 2001 fährt der Odyssee MC unter dem bekannten Colour der Outlaws

daß es schon einer extremen Belastung wie den Rüttelstrecken von Ungarn bedurfte, um mal ein Teil abzuwerfen. Das zeigt, daß Uwe weit herkommt. Das war schon immer so, wird aber demnächst auch nicht weniger werden.

Uwe war zunächst Secretary des Odyssee MC Germany mit Sitz in Hadamar. Während des Shootings lernte ich auch den damaligen Presi Murkus kennen, der eine umgebaute Trude pilotiert. Weil mir sowohl der Name wie auch das schwarz-braune Colour nicht bekannt waren, stellte er seine Truppe kurz vor. Der Odyssee MC setzte sich aus dem schon erwähnten Freundeskreis zusammen, der seit vielen Jahren als homogene Gruppe unterwegs ist. Durch Kontakte zu großen Clubs beschlossen diese Freunde, ebenfalls einen MC zu gründen. Weil sie schon immer nah beieinander waren, sprachen sie beim Outlaws MC vor. Sie schätzten den Stil und die Freundschaft der Outlaws. So gründeten sie am ersten März 2001 ihren eigenen MC als Supporter-Club der Outlaws. Ihr Patenchapter war zu dieser Zeit in Montabaur. Bereits nach neun Monaten Clubgeschichte war der Odyssee MC wieder Historie. Im Dezember 2001 schlossen sich die Member in allen Konsequenzen dem Patenchapter in Montabaur an



## Techno

Besitzer: ..... Uwe Fitsch, Hadamar  
 Bauzeit: ..... seit 96 ständig, besonders  
 ..... Komplettüberholung im letzten Winter  
 Motor: ..... Kawa VN 800 Classic  
 Vergaser: ..... Dynojet Bedüsung, Hypercharger  
 ..... mit Eigenbau-Plexiglasfenster

Luftfilter: ..... K&N  
 Auspuff: ..... Krümmer 2 Zoll Eigenbau, aus  
 ..... mehreren VA-Bogen geschweißt  
 Schalldämpfer: ..... Supertrapp 4 Zoll Racing  
 Rahmen: ..... original Kawa, Heck modifiziert  
 Schwinge: ..... Unikart, Sonderanfertigung  
 ..... TTS Westerkappeln  
 Gabel: ..... 290 mm, 5° Reckung, progressive  
 ..... Federn, H&M-Lenkungsämpfer  
 Federbein: ..... Ohlins  
 Räder: ..... vorn Felge TTS, 4,5x15,  
 ..... 96 Speichen mit Metzeler  
 ..... 170/80-15 70H  
 ..... hinten 8x15, 80 Speichen  
 ..... mit Metzeler 200/70 B15 80H,  
 ..... Kegelhinterachse  
 Bremsen: ..... vorn original  
 ..... hinten ISR-Ritzelbremse TTS  
 Rasten: ..... DPM  
 Leitungen: ..... Lucas Stahlflex  
 Armaturen: ..... Fahrrad-tacho,  
 ..... Eigenbau-Schaltereinheit  
 ..... mit Ministastern (Conrad Elektro)

### Eigenbautelle:

Tank: ..... GFK-Schale mit integrierten Armaturen,  
 ..... Fliegertankdeckel  
 Kabelbaum: ..... modifiziert,  
 ..... Reglerdeckel Jack Daniels, USA  
 Heck: ... Eigenbaufeder mit integr. Rückleuchte  
 ..... (Auto-Zusatzbremsleuchte)  
 ..... obere Rahmenabdeckung und  
 ..... zwei Schwingenabdeckungen  
 Sitz: ..... Eigenbau, selbst geformt und bezogen  
 Lampenverkleidung: ..... vom Roiler, klappbar,  
 ..... darunter zwei Nebelscheinwerfer  
 ..... aus dem Autozubehör  
 Bugspoiler: ..... Eigenbau,  
 ..... mit zwei Niedervolt Halogen-Leuchten  
 Blinker: ..... im Lenkerende, Flat  
 Fender vorn: ..... Eigenbau  
 Getriebedeckel: ..... Eigenbau, Handarbeit  
 Seitendeckel: ..... Eigenbau, Handarbeit

Besonderer Dank gilt: Torsten von TTS aus Westerkappeln, der immer Irgendetwas möglich machte, und Ehefrau Anja, die das alles mitmachen mußte  
 Grüße an Eijot!