

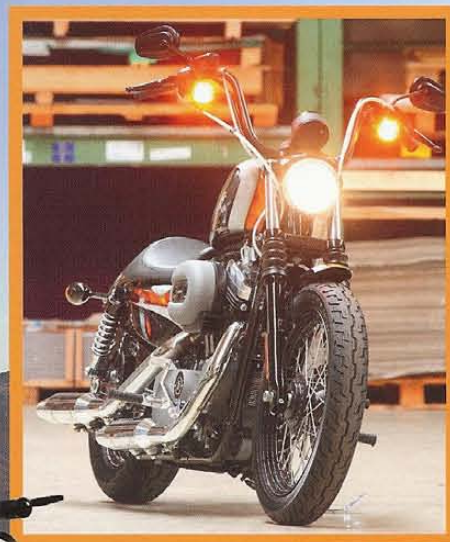
MOTORRAD EXTREM

Deutschland: 6,20 Euro
Österreich: 7,10 Euro
Schweiz: 12,00 CHF
Luxemburg: 7,30 Euro
Belgien: 7,30 Euro
Niederlande: 7,30 Euro
Italien: 7,70 Euro
Spanien: 7,80 Euro
Dänemark: 67,00 DKK

MOTORRAD MAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE

Nr. 2

**SCHON GETESTET?
HARLEY-DAVIDSON &
BUELL NEUHEITEN 08**



**SCHON GEHECKT?
WER SCHAFFT EURO 3?**

**SCHON GELEBT?
640 PS / 604 Nm
Boss Hoss**

**SCHON REICH?
Arlen Ness
1 MILLION \$ Bike**

**SCHON GEPLANT?
Die besten
Events 08**



ZU GEWINNEN

10 X 2 Eintrittskarten
„Custom Chrome Show 08“
5 x 2 Eintrittskarten
„Swiss PERFORMANCE“
„Swiss MOTO 08“



**SCHON GEBAUT?
NEUE CUSTOMBIKES
2008**

TWINTRAX

13 JAHRE ARBEIT – DAS MEISTERWERK VON CHRISTOPH MADAUS

Es gibt sie noch: Die privaten Customizer, die nach mehrjähriger Arbeit im Geheimen plötzlich ein Meisterwerk aus der Garage schieben. Mit seinem 2 x 1340 ccm und 120 PS Doppelmotor - Streetdragster hat sich Christoph Madaus in die deutsche Customizing Geschichte eingeschrieben. Dies ist nicht das erste Motorrad mit Doppelmotor, aber das erste deutsche – das nicht von Horex, Adler oder Kettensäge angetrieben wird! Und vielleicht das erste mit Straßenzulassung? Über ein Jahrzehnt Entwicklung und Arbeit stecken in dieser atemberaubenden Maschine, die sich den Titel „Bike of the Year“ für das Jahr 2007 redlich verdient hat!

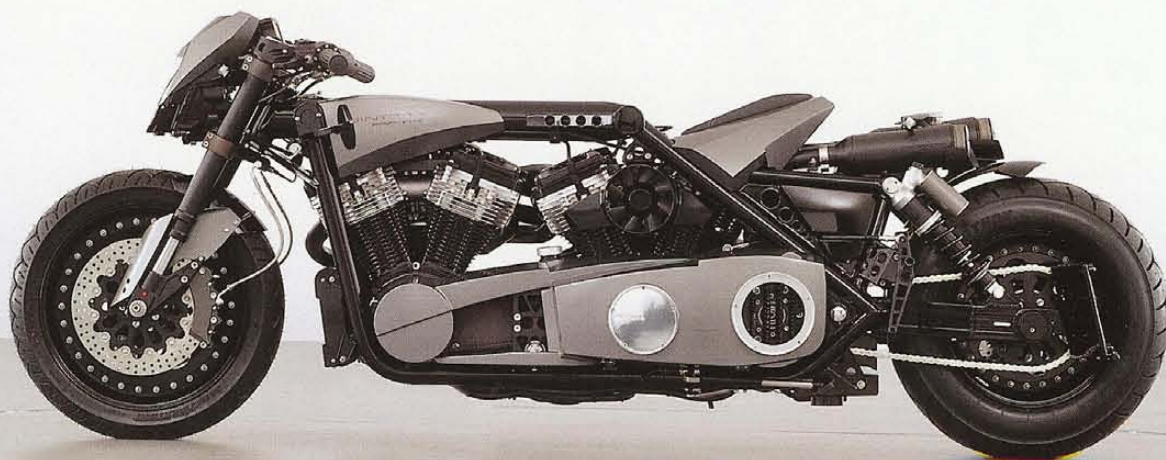


Christoph Madaus? Nie gehört? Hat ein abgefahrenes Motorrad gebaut? Hmm – mal sehen. So oder ähnlich muss die Reaktion der meisten Redakteure und Pressevertreter gewesen sein, denen Christoph Madaus das Ergebnis seiner 13-jährigen Aufbauphase anbot. Nicht ganz so skeptisch war Motorrad EXTREM Chefredakteur Horst Rösler. Der hatte nämlich ein gutes Gedächtnis – und eines der ersten Madaus Bikes schon damals abgelichtet. Der „Low Flying Tiger“ war ein FXR-Umbau, der – mit den beschränkten Mitteln der frühen 90er Jahre – schon ziemlich spektakulär war und nicht nur in deutschen Zeitschriften

vorgelegt wurde. US-Autor Timothy Remus befand das Bike gut genug, um es in seinem Buch „Custom Harley“ zu veröffentlichen – und dieses Bike fährt auch noch heute. Schon damals plante Christoph Madaus an einem neuen Bike – doch erst im Frühjahr 2007 kam der Telefonanruf: „Ich habe da ein neues Bike für dich...“

Leider exakt zu der Zeit, als der Schreiber dieser Zeilen mitten in zwei Buchprojekten und der ersten Motorrad EXTREM vergaßen war, also musste dieser in Deutschland einmalige Aufbau an andere weitergereicht werden. Die mit zwei in Reihe geschalteten Evolution - Triebwerken bestückte Monster-

maschine ist perfekt auf die Wünsche und Bedürfnisse ihres Fahrers angepasst und dieses Motorrad kann und wird gefahren werden! Die Sitzposition ist zwar jene eines Top Fuel Dragsters nicht unähnlich, aber Madaus bewegte das Bike schon auf diversen Bikertreffen zur vollen Zufriedenheit der Juroren. Auf der „Big Twin Expo“ in Rosmalen rutschte das Bike nur knapp an einem Flugticket zum World Championship of Custombike Building vorbei, dafür aber beinahe von der Bühne, als Madaus die Maschine schwungvoll auf die Bühne fuhr, wo die Teppichplatten nur locker aufgelegt waren. Bremskraft und eine halbe Tonne



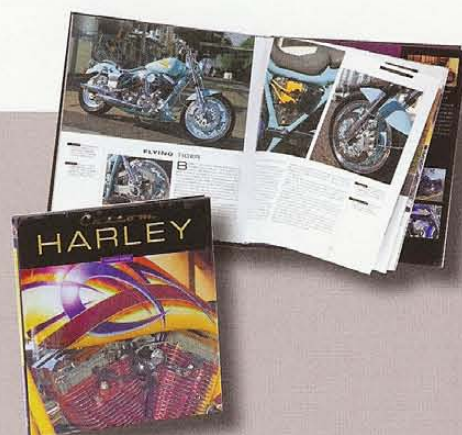
Ein Dragster für den Straßengebrauch: Extremer technischer Aufwand steckt in jeder Baugruppe.



Front- und Heckansicht: Abgesehen vom Primärtrieb ein schlankes Bike

amerikanischer und deutscher Stahl schoben den Boden vor sich her. Tatsache ist: Die Maschine ist voll alltagstauglich und wäre ohne Probleme zulassungsfähig, sollte sich Madaus entschließen, die enormen Kosten für eine Homologierung zu tragen. Abgesehen von den Motoren – und die sind so fein gewuchtet und synchronisiert, dass die Maschine wie ein V-8 klingt – entwarf, fertigte und montierte Christoph alles in seiner eigenen Werkstatt, in der er von seinem Tagesberuf als Innenarchitekt entspannt. Die Kupplung beider Motoren erfolgt über den Riemenantrieb, beide mit Stützlagern gegen die immensen Kräfte des Triebwerks

gesichert. Der hintere Motor wird zusätzlich von einem Lüfter gekühlt. Hi-Tech Optik dominiert auch die Armaturen und das Cockpit – dank der „späteren Bauphase“ eins der modernsten Features des Bikes. „So ein Projekt über diesen Zeitraum durchzuziehen erfordert Geduld und Zielstrebigkeit“, erklärt Madaus, der noch keine neuen Projekte hegt, „jetzt wird erst mal gefahren und genossen.“ Recht hat er – so mancher Redakteur und Showveranstalter wird es sich zweimal überlegen, den Hörer wieder aufzulegen, wenn es am anderen Ende der Leitung tönt: „Hier Madaus, ich hätte da ein neues Bike...



Rückblick: Der „Low Flying Tiger“ von 1994: Noch immer „On the Road“, noch immer ein cooles Bike. Mit dem FXR Reviva vielleicht aktueller denn je?