

GRÜNE FLAMME



ARTIKEL AUF DER AUSGABE 307

CUSTOMBIKE

TEXT UND FOTOS: STEPHAN H. SCHNEIDER

Hinter jedem Custombike steckt eine ganz persönliche Geschichte. Und die wird manchmal länger als der Radstand, wie diese Yamaha XV 1600 zeigt.

Die Geschichte beginnt im Sommer vor zwei Jahren, als Jörg mit seiner leicht modifizierten Wild Star vor Berlins Biker Schmiede rollt. Das Ding soll radikaler werden. „Lasst euch einfallen, was ihr wollt. Nur tiefer Dragster-Look und schwarzer Lack mit Celtic-Grün müssen sein“, lautet der Auftrag des Betlers.

Angesichts dieser optisch wie finanziell weit gesteckten Möglichkeiten denkt Volker Löhning sofort an ein Freestyle-Fahrwerk von Thunderbike, doch der Option, den alten Motor in einen aktuellen Rahmen zu

hängen, steht die Zulassungsstelle im Weg. Also bleibt nur die wesentliche, doch legale Modifikation des original XV-Rahmens. Der Schmied möchte ein Dragbike formen, das eine fließende Linie mit markanten Bugeffalten kombiniert. Eben ein Typ mit Ecken und Kanten. In seine Vorstellungen passt die TTS-Schwinge für Harleys FXD-Modelle, doch die muss der XV 1600 und der zunächst geplanten 286er Heckpelle natürlich angepasst werden. Nachdem sie im Oktober 2005 mit neuem Beltdrive und Air Ride-Dämpfersystem ausgestattet ist, reist die Japanerin nackt nach Westerkap-

peln. Bei der Abschlussbesprechung legen die Beteiligten den folgenden Dezember als Fertigstellungstermin fest. Bis dahin gibt's in Volkers Werkstatt noch genug vorzubereiten und zu dergeln für die Maschine. Das Jahr nähert sich dem Ende, und der Schwinger muss auf Grund seiner Auftragslage den Termin in den folgenden Februar verschieben.

Die Gabel auf Messers Schneide

Nicht so schlimm, denken sich die Hauptstädter. Gabel haben wir eh noch keine. Als solche soll eine mit innenlogender Brems-

leitung dienen, die beworben und bestellt, aber nicht geliefert wird. Als im Februar die frisch gelederte Asiatin nach Berlin zurück schwingt, wartet Volker noch bis März auf die gewünschte Vordergabel, dann ordert er ein anderes Modell. Während mit dem beginnenden Frühling aufwendige Custom-Projekte etwas zurück stecken müssen, weil jetzt natürlich das übliche Tagesgeschäft einer Motorsadgarage anläuft, trommelt im Hinterkopf immer die Frage: Wo bleibt die Gabel? „Telefonieren, Entschuldigungen, Lieferschwierigkeiten ...“, erinnert sich Volker nur ungerne an das Drama, das sich auch um das zweite Gabelmodell entwickelt. Schließlich muss er die Verträge auch immer gegenüber dem Kunden vertreten, der letztlich respektable Beträge lohnen soll. Irgendwann ist die Geduld der Betroffenen



Auftragslage: Neben einer radikalen Dragbike-Optik sollte die Wild Star vor allem Schwarz mit Celtic-Grün-Flammen werden

erschöpft, und als dritter Versuch wird in einem kurzen Telefonat mit SJP alles klar gemacht: Preis gut, Farbe gut, Lieferung sofort. Und tatsächlich, innerhalb einer Woche ist endlich eine Gabel da. Allerdings verzichtet der Kunde nun auf die innenliegende Bremsleitung, doch es geht weiter. Neben der sonstigen Alltagsarbeit schnell ein Gabelloch zaubern und die Achsaufnahmen für mittigen Radlauf →



anfertigen – und zack, steht die Flunder wieder auf eigenen Rädern. Nach Aufpumpen des Air Ride sieht sie sogar fahrbar aus.

Damit sie weiter Form annimmt, kommt der modifizierte CCE-Tank drauf. Und zeit-

gleich eine neue Idee. Denn inzwischen ist der neue 300er Metzeler lieferbar, und obwohl der 280er bereits auf der Felge sitzt, beschließen die Versuchten den Tausch. Wie gut, dass noch kein Heck entworfen

war. Dessen Zeit kommt erst, nachdem sich der Neue viel wohliges ins 10,5 Zoll breite Bett kuschelt.

Das lange Ende

Nun also das Heck. Kaum hängt der Rohlfender provisorisch am übrig gebliebenen Rahmenstummel und ist mit Hilfe von Schläuchen eine knickfreie Linie gefunden, steht der Schmied am Amboss. Seinem Willen beugt sich das Metall und heftet sich als Seitenteil an Rahmen und Heckblech. Schweißen, schleifen, schweißen – bis alles seine Ordnung hat. Jetzt muss sich der Tank der endgültigen Lage anpassen, mit unten liegenden Befestigungen. Für einen fließenden Übergang zur Sitzfläche verlängern die Customizer die Linie des Rahmenrohrs mitten durch die Sitzfläche bis zum Heck. Unter dieser Verschalung können gleich alle Leitungen verschwinden. Und über der flachen Abdeckung des Thunderbike-Ölbehälters war eigentlich eine spoilerförmig zulauende Öltanktrappe geplant, doch der Platz reicht hinten und vorne nicht, also eine andere Lösung →



Die Hochzeit von modifiziertem Rahmen und Motor ist ein erster Höhepunkt der Wiedervereinigung



Nach anfänglichen Versuchen mit einem 280er Metzeler wanderte dann ein 300er aus gleichem Hause ins Heck der modellierten XV 1600

WERKSTATT ALARM



Die Berliner schmieden immer wieder neue Pläne, und die Team-Arbeit schweißt zusammen



Beim Schmelzen fliegen die Funken, wenn Rahmen, Heckfender und Sitzmulde zurrecht gefügt werden



Mit Schläuchen wird eine anschließbare Linie bestimmt, die alle Komponenten flüssig verbindet



Jede Menge Schweißarbeit bei der komplett neuen Konstruktion des Heckbereichs



Mit neuen Halterungen und einem zusätzlichen Stretch-Teil fügt sich der Tank zwischen Lenkkopf und Sitzmulde



Das Alu des hauseligen Kennzeichenhalters mit Rücklichtgehäuse wird später schwarz beschichtet



Nach Ausschnitt des Heckblechs wird der Sitzbankboden probeweise eingelassen



Konstruieren, Fertigen und Anpassen vieler unscheinbarer Kleinteile und Halter kosten viel Zeit