

A	6,90	€
CH	11,70	CHF
B, LUX, NL	7,40	€
E, I, SLO	7,40	€
GR	8,20	€
FIN	9,00	€
DK	67,00	DKK
CZ	245,00	CZK
H	2390,00	HUF
S	90,00	SEK

BIKERS

Extrafett
mit großem
Biker-Kalender



Colour-Verbote
 Rechtslage bleibt ungesichert

Bandidos MC Germany
 Jubiläum unter Colour-Verbot

Technik Special
 Bowdenzüge selber machen

MC-Cup
 Das Rennen der Rocker-Clubs

Im Fahrtst
 Victory Custom

Alle Harleys 2015 Die vollständige Modellpalette

Die Sportster® Familie Die Dyna® Familie Die V-Rod® Familie Die CVO™ Familie Trike



Custom Chrome Europe und Maniac Mechanix beweisen: Das alte Evo-Fahrwerk verkräftet auch einen Zweiliter-Motor mit 140 PS



Evil King

Das 2014er „Bolt On and Ride“-Bike von Custom Chrome heißt „Evil King“ und wurde von Maniac Mechanix aufgebaut. Das Monsterbike weist 125 Cubic-Inches auf, das sind über zwei Liter Hubraum. Dieser mächtigste RevTech Motor drückt 140 Pferchen mit 192 Newtonmetern in den Asphalt.

Zeigen, was möglich ist

Als Motorradhersteller hat Custom Chrome Europe bahnbrechende Rahmen, Fahrwerke und ganze Bausätze für den alltäglichen Gebrauch auf europäischen Straßen homologiert. Eine komplette Serie von RevTech-V-Twin-Treibsätzen bietet eine gute Alternative zu den weniger kraftvollen Motoren der Evolution-Ära von 1984 bis 1999.

Maniac Mechanix bekam von Custom Chrome nun den Auftrag, zu zeigen, was möglich ist: Neues Leben für alte Evos! Schließlich werden Tausende von Blockheads in den nächsten Jahren ihre Lebensdauer überschreiten.

So zog Maniac Mechanix alle Register, angefangen bei der übelsten ausgelutschten Krücke, die Ober-Maniac Christian Denstedt auf dem Gebrauchtmotormarkt kriegen konnte: Es handelte sich um ein abgerittenes US-Police-Bike. Als Trainingsmaschine war sie zusätzlichem Stress in Langsamfahrten und Drill-Übungen ausgesetzt. Die 1995er FLHTP hätte durchaus auch als Sammlerstück hoch gehandelt werden können, wäre sie nicht in solch üblem Zustand gewesen.

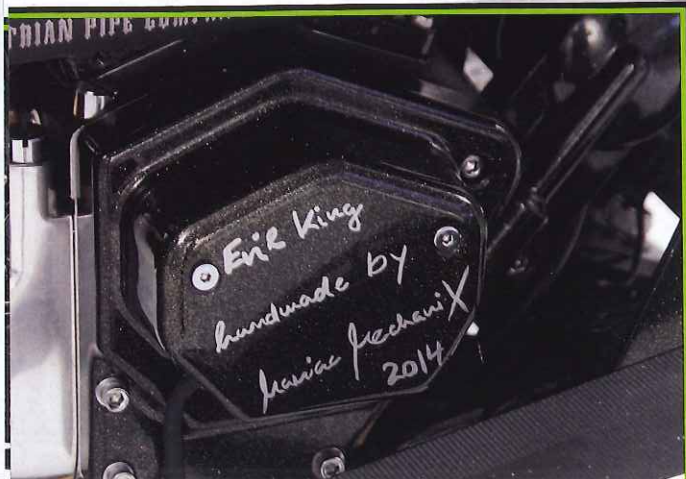
Der kräftige Motor erforderte auch den Einbau einer neuen Primo/Rivera-Kupplung



Ein cleaner Pop-up-Tankdeckel ist für dieses Bike Ehrensache



Das 26"-Rad musste für dieses Projekt extra gefertigt werden



Denstedt zerlegte den Oldie bis auf den blanken Rahmen. Eine Pulverbeschichtung gab den Fahrwerksteilen neues Leben. Aber abgesehen von neuen und modernsten Feder-elementen blieben Rahmen und Schwinge im Originalzustand.

RevTech statt Evolution

Der 125er RevTech-Motor hat seit 2009 einen Ruf als Kraftwerk für besonders ambitionierte Customprojekte. Wie die RevTech-Motoren mit 88, 100 und 115 Cubic Inch passt der 125er problemlos in jeden Big-Twin-Rahmen der Evolution-Ära. Und die 140 PS kommen ohne Einspritzung, scharfe Nocken

und elektronische Mapping-Zaubereien. Denstedt: „Ich habe einen Mikuni HSR 45 montiert, den Arlen-Ness-Inverted-Luftfilter draufgesetzt, fertig war der Spaß. Keine Einlasskanal-Bearbeitung, größere Ventile oder anderes, aufwendiges Motortuning – es geht auch so!“

Als er im November 2013 mit dem Aufbau startete, musste das für den Einbau vorgesehene 3,75 x 26" RevTech-Velocity-Midnight-Series-Designrad bei RevTech erst gefertigt werden. Als das 26-Zoll-Vorderrad ankam, war die Begeisterung groß: Clean, leicht und doch stabil, wurde es zusammen mit dem T5-Design-26-Zoll-Rad gleich getüvt und ist jetzt für ganz Europa erhältlich.

Die Arlen-Ness-11°-Gabelbrücken, kombiniert mit 2 Zoll verkürzten Standrohren, kompensieren nun den größeren Raddurchmesser. Dazu kamen alle Fahrwerksversteifungen, die man im CCE-Katalog finden konnte: Größere Schwingenbuchsen und der RevTech-

Das Lampengehäuse nimmt nicht nur Instrumente auf. Es kompensiert auch die Lenkkopf-Modifikationen für das riesige Vorderrad

Technische Daten

POWERTRAIN	
Evil King	
Basis	1995 FLHTP, Ex-Maryland-Police-Bike
Motor	125 RevTech
Hubraum	125 Cubic-Inch (2048 ccm)
Leistung	140 PS, 192 Nm
Vergaser	Mikuni HSR 45
Luftfilter	Arlen Ness, Inverted
Zündung	RevTech, Accel Super Coil-Zündspule
Krümmer	BSL Evil King
Endköpfe	BSL Bomb
Getriebe	1995 Evolution 5-Gang
Schaltung	Ness Shiftbutton
Primärtrieb	Primo/Rivera 2" Touring Belt Drive
Kupplung	Primo/Rivera
Sekundärtrieb	Belt drive, Serie H-D
Lenkkopfwinkel	Stock H-D
Stoßdämpfer	Progressive Suspension 970
Gabel	mit Arlen Ness 11" Gabelbrücken ge klemmt, Monotube-Federn von Progressive Suspension, 2" verkürzt
Sonstiges	RevTech Rahmenstabilisator, verstärkte Schwingenaufnahmen
Rad vorn	3.75 x 26" RevTech, Velocity Midnight
Rad hinten	3.5 x 16" RevTech, Velocity Midnight
Reifen vorn	120/50-26 Vee-Rubber
Reifen hinten	Dunlop D 404 130/90-16
Bremsscheiben	RevTech Velocity Midnight Series
Bremszangen	PM Sechskolben-Zangen
Lenker	Arlen Ness Adjustable handlebars
Spiegel	CCE
Armaturen	Beringer Aerotech, Kustom Tech
	Taster, Thunderbike Base Hole Grips
Fußrasten vorn	Arlen Ness Fusion
Fußrasten hinten	PM Apex auf KüryAkyn Haltern
Tank	Paul Yaffee, modifiziert für Vergaser
Öltank	1 Liter+ Baker Zusatz-Öltank
Sitzbank	Anne Karweg
Fender vorn	CCE 26" Metallfender
Fender hinten	Arlen Ness Down'n'Out
Sonstiges	Bagger Tailend Packtaschen/Koffer Arlen Ness Down'n'Out
Lampe	Rick's Lampenmaske, modifiziert von Maniac Mechanix
	Speaker 7" LED Scheinwerfer- Einsatz, E-geprüft
Rücklicht	CCE Mono
Blinker vorn	motogadjet M-blaze
Blinker hinten	CCE Mono
Kabelbaum	Maniac Mechanix
Lackierung	Lackschmiede Jung
Pinstriping	Sven Stepan
Wert	Macht ein Angebot für 2015!
	Teile und Arbeitszeit ca. 70.000 Euro

POWERTRAIN

CHASSIS

SPECIALS



Hier ist der Thron der Evil Queen

Der Arlen-Ness-Lenker ist kantig, aber clean gefinished

Klar, ein Custombike ist nur mit Gruselfaktor glaubwürdig: Evil King!

Rahmen-Stabilisator erhöhen die Stabilität. Innerhalb der Seriengabel sorgen Monotube-Federn von Progressive Suspension für optimierte Dämpfung. Hinten besorgen das zwei Progressive-Suspension-970-Stoßdämpfer.

Die 140 Pferde erfordern weitere zuverlässige High-End-Komponenten. Das brachte Primo/Rivera ins Spiel, die den soliden 2-Zoll Primärbeltdrive und die Kupplung lieferten. Sie sind an das originale Evo-Getriebe geflanscht, um zu zeigen, dass auch das möglich ist. Ein zusätzlicher 1-Liter-Öltank von Bert Baker unter dem Getriebe sorgt für Schmierstoff auf der Langstrecke.

Der König ist böse

Damit haben Custom Chrome und Maniac Mechanix bewiesen: Der leistungsstarke RevTech 125 kann in ein altes Serienfahrwerk implantiert werden. Und ihr solltet nicht vergessen, dass diese neuen Motoren mit den immer strengeren Anforderungen der Abgasvorschriften in den nächsten Jahren umso mehr Bedeutung gewinnen werden. Die so getaufte „Evil King“ ist böse, aber sie bleibt trotzdem ein König.

« Horst Rösler

KONTAKT

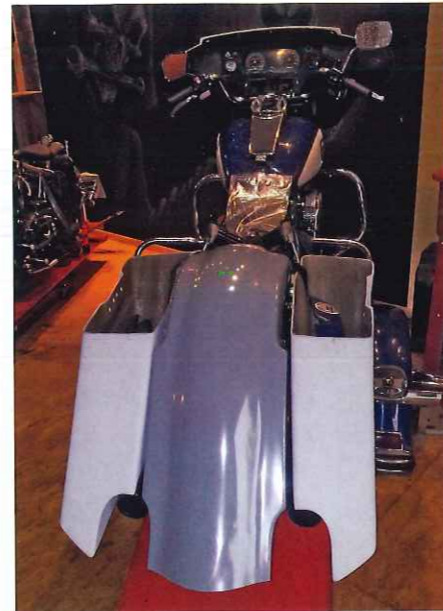
Maniac Mechanix
Hahngasse 6, 55457 Gensingen
Tel 0174 - 328 66 61
www.maniacmechanix.de

Custom Chrome Europe GmbH
Carl-von-Ossietzky-Str. 8, 55459 Grolsheim
Tel 06721 - 40 07-0
www.custom-chrome-europe.com

- The Making of Evil King -



Das war die Herausforderung: Die Basis bildete ein abgerittenes Police Bike von 1995



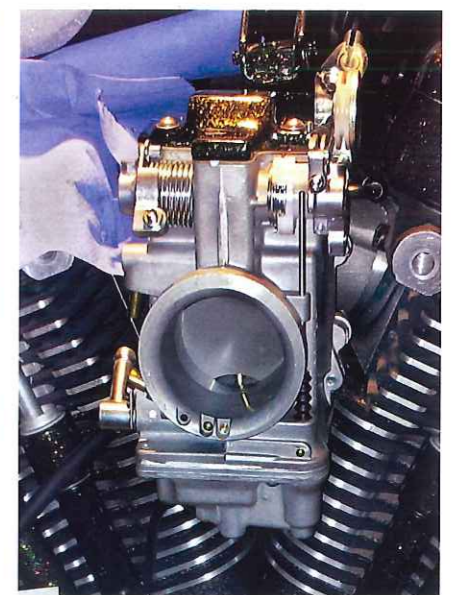
Die Arien Ness Down'n'Out-Komponenten ließen sich „bolt on“ montieren. Die eingepassten Micro-Lichter sind für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen



Ein kompletter Arbeitstag steckt in der Lampenmaske, modifiziert aus einem Teil von Rick's Motorcycle. Die Maske kompensiert jetzt den zusätzlichen Gabelwinkel und nimmt die Instrumente auf



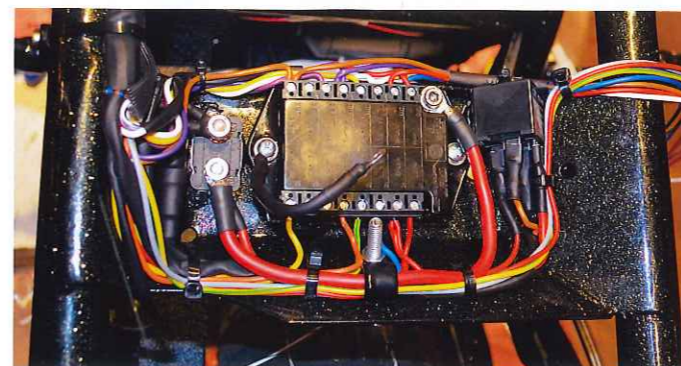
Die erste Einpassung des Motors wurde noch vor Zerlegung und Lackierung des Rahmens vorgenommen. Damit war sicher, dass genug Luft blieb, um den 125-Cubic-Incher zu montieren



Hubraum statt Chip-Tuning: Hier wird noch nach alter Schule gesaugt



Jetzt ist der Rahmen lackiert und abgedeckt, damit weitere Schraubereien ihn nicht beschädigen. Achtet auf die riesige Dimension des 26"-Rades!



Natürlich ist auch die komplette Elektrik neu aufgebaut



... und das hier fällt unter die Dinge, die man im eingebauten Zustand nie sieht: Ein Stabilisator für das Rahmenheckteil aus dem Katalog von Custom Chrome. Ohne diese zusätzlichen Stabilisatoren würde das betagte Fahrwerk keine 170 Sachen fahren