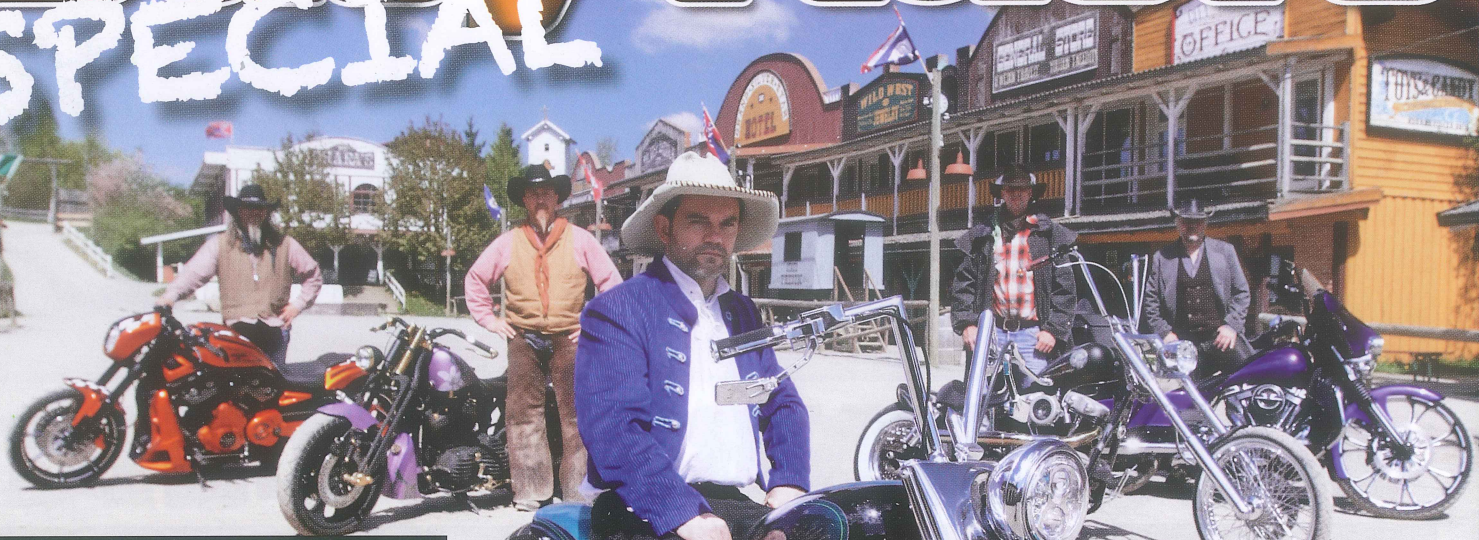


Easyriders

Easyriders®

SPECIAL



BLUE BANDIT
Softtail von Thunderbike



PONY EXPRESS
Ultra Classic von Harley-Factory



LILY
Sportster von Maniac Mechanix

BOAR

BOLT ON AND RIDE!

Custom Chrome Europe
2016er BOAR Bikes



GREATFUL SLED
Dyna von Mainhattan Choppers



GUNSLINGER
V-Rod von Cult-Werk

SONDERDRUCK
 Custom Chrome Europe GmbH
 Carl-von-Ossietzky-Str. 8
 D-55459 Grolsheim
 Tel.: +49 (0) 6721 - 40070
 www.custom-chrome-europe.com



World's Finest Products For Harley-Davidsons



BOAR
BOLT ON AND RIDE!

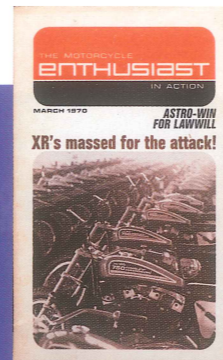


**Hi-Tech-
Wolf im "Old
School"-Pelz:**

LILLY

**Flower-Power mal wörtlich genommen:
Custom Chrome Europe's 2016 "Bolt On and Ride"
Sportster glänzt mit inneren Werten!**

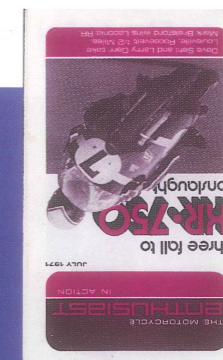
Es gibt eine geradezu unglaubliche Zahl von Sportster Motorrädern aus der Evolution Zeit, die nur darauf warten, umgebaut zu werden. 1986 der Öffentlichkeit vorgestellt, ersetzte die Evolution XL Sportster die betagte "Ironhead", welche wegen finanzieller Engpässe zwei Jahre länger in Produktion blieb, als ursprünglich geplant. Tatsächlich lief die Entwicklung von Sportster und Big-Twin parallel, bis die "Big Twins" 1984 vorgezogen wurden. Wenige Evo-Sportster Modelle genießen Kult-Status, wenn überhaupt. Also kann man die Evo-Sporties bis zum Exzess umbauen, ohne ein schlechtes Gewissen zu bekommen. Nichts anderes machte Maniac Mechanix Christian Denstedt mit der 1996er XL 1200 C! Die vielleicht radikalste CCE "Bolt On" Custom-Sportster aller Zeiten. Bisher ...



Auf dem Cover des 1970er "Enthusiast": Das erste Produktionslos der XR 750



Zylinderkopf mit Rennflair: XR 750 Dirt Track Racer aus der Sammlung von Warr's Harley-Davidson in London.



In Heft 7/1971 die Straßenrennversion

Rückblende auf 1996: Für das Modelljahr 1996 stellt Harley-Davidson die XL 1200 C als definitive "Custom" Version der XL Baureihe vor. Die meisten "Big Twin" Softails sind "sold out", Wartelisten bei offiziellen Dealern keine Seltenheit. Weder die Touring noch die Dyna Modelle sind in Europa gefragt, aber die Sportster wird als Alternative aufgebaut. Nach England, Frankreich und Italien lässt der "German Harley Cup" auf 883er Sportstern offizielle und unabhängige Händler in einer 6-teiligen Rennserie gegeneinander antreten. Im Drag Racing dominieren die Sportster Motoren die "All Harley Drags", "Dirt Track" und Drag-style

Customumbauten kommen in Mode, auch wenn nur 180er und 200er Reifen das Maß der Dinge sind. "It was 20 years ago today ..." ist mehr als eine Liedzeile in Sgt. Pepper! Auch diese Sportsters, customized bolt-on oder "mild to wild", sind nach wie vor mit uns - nicht zuletzt dank des lebendigen Zubehörmarktes - und der Tatsache, dass Harley-Davidsons selten ihren Wert verlieren, weil Händler und Besitzer sie immer in gutem Zustand halten. Inzwischen ist die Zeit reif für einen dritten oder vierten "Facelift" mit neuen und technologisch fortgeschrittenen Komponenten, nicht zuletzt mit "Performance Parts", welche zusätzliche Pferde nicht durch Kompro-

misse bei der Zuverlässigkeit bezahlen. Die Lebenserwartung einer Evo-Sportster ist höher als je zuvor - und die Zahl der Stilrichtungen größer als je zuvor in der Customizing-Geschichte!

Als CCE Customer Service Manager, Christian Denstedt, die 1996er XL 1200 C für sein 2016er BOAR Projektbike erwarb, kannte er bereits den kommenden 2016er CCE-Katalog: Der S&S Cycles' 1.250 cc Big Bore Kit bringt nicht nur eine Aufstockung in Sachen Hubraum, sondern auch die Zylinderköpfe wurden von HBS modifiziert und das Triebwerk mit Andrews N6 Nocken, S&S Cycles Hi-4 Zündung, plus Mikuni HSR 42 mit Pistor Luftfilter aufgewertet. Was gegenüber der Serienversion von 1996 einen gesunden Zuwachs an Leistung bedeutet. Denstedt baute zudem seine eigene Auspuff-Anlage und nutzte dazu CCE's "Universal Exhaust Builders Kit", kombiniert mit dem Biltwell "Cannon" Mini-Dämpfer und CCE "Exhaust Wrap", der Wickelgamasche für heiße Krümmer. Wobei der Leistungsschub dem Betrachter natürlich verborgen bleibt, lenkt doch das Triebwerks-Äußere schon die Augen auf sich!



Ein kompletter Satz EMD Cover "Made in France" ändert die Optik des Motors komplett! Die Köpfe sind inspiriert von den XR Rocker Covern aus den 1970 vorgestellten Dirt Track (und später Straßen-) Rennmaschinen - und damit aus einer bisher wenig beachteten Nische der Harley-Geschichte. Die EMD Cover sind "stilübergreifend" für "Old School", Café Racer und Dragstyle Aufbauten zu nutzen - und mit dem hitzeabweisenden "Schrumpflack" erfüllt "Lily" die Erwartungen mehrerer Stilrichtungen!

Um die zusätzlich galoppierenden Wildpferde auch ans Hinterrad zu bringen, installierte Christian die bewährte Müller Power Clutch, der Riemen wickelt um einen Ketten-Antrieb, was genügend Raum für die Montage eines 240er Metzeler auf einer 8.5-zölligen RevTech Felge ließ! Mit den ebenfalls in Schrumpflack lackierten "Sinister 8" RevTech Felgen wirkt die Maschine noch finsterner.

Tech Facts

Allgemeines

Name/Bezeichnung: Lily
 Besitzer: Custom Chrome Europe
 Ort: Grolsheim
 Auf-/Umgebaut von: Maniac MechaniX
 Jahr: 2016
 Bauzeit: 8 Wochen
 Fertigstellung: März 2016
 Modell: Harley-Davidson 1996 XL 1200C
 Wert: Sucht 1917 einen "neuen Topf"
 Sonstiges: Flower mit Power!

Motor

Baujahr: 1996
 Block: Serie HD, EMD Cover
 Kurbelwelle: Serie HD modifiziert von Maniac MechaniX
 Zylinder: S&S 1250 ccm Big Bore
 Kolben: S&S 1250 ccm Big Bore
 Hubraum: 1250 ccm
 Pleuel: Serie HD
 Zylinderköpfe: Serie HD modifiziert von H-B-S/EMD XR Rocker Cover
 Ventile: Größer als die Serie
 Stößel: Serie HD
 Nockenwelle: Andrews N6 Cam Set
 Vergaser: Mikuni HSR 42 mit Pistor Choke
 Luftfilter: Pistor
 Zündung: S&S Crane Hi4
 Krümmer: .. Maniac MechaniX/Universal Exhaust Builders Kit, CCE Exhaust Wrap
 Endtöpfe: Biltwell "Cannon" Mini-Muffler
 Leistung (PS): Macht Spaß!
 Sonstige Bemerkungen: EMD Covers wo möglich!

Übersetzung

Baujahr: 1996
 Typ: Serie "Sportster"
 Gänge: 5-Gang
 Schaltung: Fuß
 Primärtrieb: Serie Sportster, EMD Cover
 Kupplung: Müller Power Clutch Umbau
 Sekundärtrieb: Kette mit Kustom Tech Ritzelbremse



Fahrwerk

Rahmen: Stock HD mit Modifikationen von Maniac MechaniX/Blechfee
 Baujahr: 1996
 Lenkkopfeigung: Stock HD
 Verlängerung:
 Sonstige Umbauten: Neuer Oberzug von Blechfee
 Schwinge: TTS Drag Style modifiziert von Maniac MechaniX
 Stoßdämpfer: Öhlins Blackline S36PR1C1L
 Gabel: Springer 22"
 Hersteller: CCE
 Verlängerung:
 Sonstiges: Pulverbeschichtet von Pulver Fischer
 Messingteile von Biker Schmiede Berlin

Räder

Vorne:
 Größe: 18 x 3.5" RevTech "Sinister 8"
 Nabe: RevTech
 Speichen: "Sinister 8" Design
 Reifen: Metzeler 130/60-18

Hinten:

Größe: 18 x 8.5" RevTech "Sinister 8"
 Nabe: RevTech mit Kustom Tech Vintage Spinner Wheel Cover - poliert & Messing
 Speichen: "Sinister 8" Design
 Reifen: Metzeler ME 240/40-18

Bremsen

Vorne:
 Bremsscheibe(n): RevTech "Sinister 8"
 Bremszange(n): .. Kustom Tech Zweikolbenzange

Hinten:

Bremsscheibe(n): Kustom Tech
 Bremszange(n): Kustom Tech Ritzelbremse

Accessoires

Riser: Biltwell 1" Edelstahl
 Lenker: LSL Clubman 1"
 Spiegel:
 Armaturen/Griffe: K-Tech Retro "Inverted" Hebel in Messing, Getapte Griffe, Micro-Drucktaster und K-Tech Gaszuggehäuse

Fußrasten vorne: LSL
 Tank: CCE "Cole Foster" Tank, modifiziert von Blechfee
 Sitzbank: Blechfee/Theobald Leatherworks
 Öltank: Blechfee/Maniac MechaniX
 Sonstige Bemerkungen: LowBro Gas und Oil Tank Caps mit Covers von Rohstoff Schmuckhandwerk
 Schutzblech vorne: TXT Fender
 Schutzblech hinten: .. Blechfee "Café au Lait" Heckteil

Elektrik

Lampe vorne: Thunderbike "Unbreakable" auf TB Springer Halter
 Rücklicht: LED Shorty Einsatz
 Blinker: m-Blaze Pin, schwarz
 Kabelbaum: Maniac MechaniX
 Sonstige Bemerkungen: motogadget M-unit / motogadget M-lock

Lackierung

Idee: Maniac MechaniX
 Ausführung: Dressler Karosserie und Lack
 Basislack: Perlviolett
 Farbe: Perlviolett
 Airbrush-Gemälde: Carina von Seemannsgarn Tattoo/Maniac MechaniX
 Sonstige Bemerkungen: Pulverbeschichtung Pulver Fischer
 Messing Biker Schmiede Berlin

Das "Bolt On and Ride" Konzept erlaubt nur leichte Rahmenmodifikationen, was bei einem so radikalen Umbau wie "Lily" nicht einfach war. Das Rahmenheck wurde für das "Blechfee" Heck gekürzt und die Serienschwinge zugunsten einer modifizierten TTS "Drag Style" Schwinge ausgetauscht. Für echtes Dragster-Feeling sind Öhlins "Blackline" S36PR1C1L Dämpfer auf die härteste Stufe eingestellt - damit steht "Lily" permanent an der Startampel. Am Front-End kommt die CCE-exklusive DNA Springer-Gabel zum Einsatz: In "Stock 22" Serienlänge, Thunderbike Scheinwerfer und Kustom Tech Bremszange, passend dazu der TXT "Softail" Metallfender - Springer sind an Sportstern eher selten - über dem 18" RevTech "Sinister" Rad!



Genau betrachtet, blieb vom Serienstand der 1996er XL nicht mehr als der Rahmen, die Motorgehäuse und die Motor-Innereien südlich der Kolben. Die essentielle Hardware, wie der "Cole Foster" Tank, LSL Rastenanlage, Biltwell 1" Edelstahl-Riser, LSL Clubman Lenker und die "umgekehrten" Kustom-Tech Retro-Hebel mit Micro-Tastern und Gasgriffgehäuse sind echte "Highlights". Die Fahrposition ist entspannt und man hat Zeit, sich auf die Bedienung dieser höchst individuellen Sportster einzustellen. Mit "Lily" stellt Maniac MechaniX, Christian Denstedt, erneut ein Radikal Bolt-On Bike auf die Räder, welches Grenzen überschreitet - und zeigt was machbar ist. Mit Teilen aus dem Custom Chrome Europe Katalog. Und das war doch der Plan ...

Text: Horst Rösler

Fotos: Motographer

Herunterladbare Teilebroschüre auf www.Custom-Chrome-Europe.com



Hi-Tech unter der Haube: Maniac ElektriX mit motogadget

Weitere Hi-Tech Details - und von CCE angebotene Optionen für eine einfache "Neuverdrahtung" eines Komplett-Aufbaus, wie es dieser Radikal-Eingriff ja schon darstellt, sind unsichtbar für das Auge des Betrachters. Manchmal ist es einfacher,

ein auch in der Elektrik "verbasteltes" Bike mit modernen Komponenten neu zu verdrahten, als mühsam Fehler zu suchen. Hier nur die Kurzversion: Außer Starter und Lichtmaschine (letztere verbessert mit einem Compu-Fire Regler) verblieb keine Komponente der Serienelektrik von 1996!

Mit dem Ziel der Vereinfachung und Reduzierung der Elektrik auf ein Minimum, setzte Denstedt auf eines von mehreren "High-Tech" Teilen, welche der CCE-Katalog bietet. Herz und Schaltzentrale der Lily-Elektrik ist motogadget's "M-unit", eine miniaturisierte Elektronikbox, die in nur einem Teil die Funktionen aller früheren Relais vereint. Einfach erklärt: Nur die "Leistungsströme" wie Licht, Bremslicht und Hupe werden durch "dicke" Kabel geschickt (wobei LED Technologie teils auch diese Stromstärken verringert haben), während die "Schaltströme" von den Tastern nur impulsartig und in minimaler Stärke das Signal an die "M-unit" geben. Zur Erinnerung: In "normalen" Motorrad-Elektriksystemen läuft die volle Stromstärke von der Batterie über den Schalter oder Relaiskontakte zum Verbraucher. Ein erheblicher Fortschritt und eine Gewichtersparnis am Kabelbaum. Zudem können Taster/Schaltkontakte viel kleiner dimensioniert werden. Die "M-unit" packt das "all-in-one-box" Konzept in ein Kästchen von nur 101 x 61 x 28 mm (L/B/H), mit bis zu 8 unabhängigen Schaltkreisen, die sich zudem selbst überwachen. Die Einbau-Anleitung macht auch Elektrik-Ungeübten die Verkabelung einfach.

Die hier eingesparte Zeit nutzte Denstedt für den Einbau eines motogadget "m-lock": Das völlig unsichtbare, kontaktfreie Schloss mag ein Widerspruch zum "Old School" Look sein - eine praktische Sache ist es trotzdem. Wo das Schloss versteckt ist, weiß nur der Besitzer. Der bringt den Schlüssel in 4-5 cm Abstand zum Kontaktgeber und aktiviert oder deaktiviert damit die Funktion des Motorrads - wie beim Drehen eines konventionellen Zündschlüssels. Die Codierung ist nicht lesbar oder änderbar - und benötigt im Schlüssel keine Batterie. Der Transmitter misst lediglich 30 x 14 mm und arbeitet mit Spannungen von 6 bis 18 V und in Temperaturen von -20° bis + 80° Celsius - es gibt wenige Custombikes, die außerhalb dieses Bereichs gefahren werden.

