

Born to be
Wild

since

WILD MAGAZIN

252. szám • 2016. november

www.wild.hu

**UTCAI HARCOSOK
LONDONBAN**

• **ZÖLD HAGYMA**

Hard rock cafe racer

- **BIKETOBERFEST**
- **LILIAM, ÁLRUHÁBAN**
- **VETERÁNVARÁZS**
- **A MEZTELEN IGAZSÁG**
- **STREETFIGHTER
TÖRTÉNELEM 10.**



[www.facebook.com/
WildMotorMagazin](http://www.facebook.com/WildMotorMagazin)



Ára: 940 Ft • Előfizetéssel 783 Ft •  555 Dinar •  21,5 Lei •  5,54 Euro

HU ISSN 1219-3364

16252



9 771219 336006

Liliom, álruhában



Elrejtett teljesítmény és ultramodern Flower Power a Custom Chrome Liliomban. A Maniac MechaniX Evo Sportstere az old school megjelenés ellenére valóban szét tudja rúgni az aszfalt seggét...

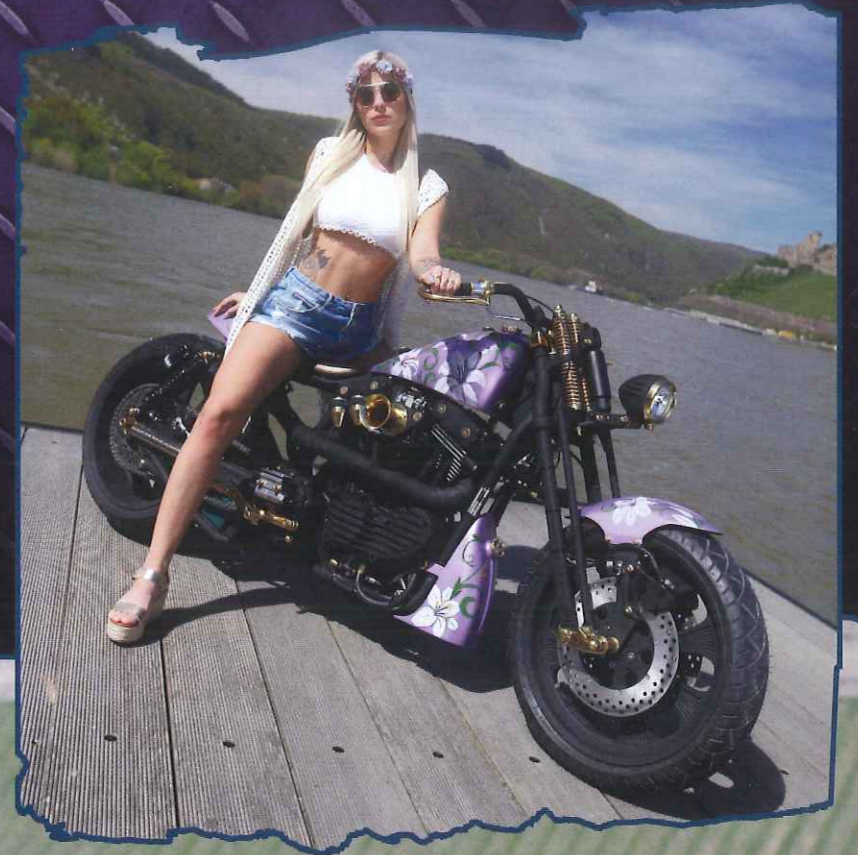
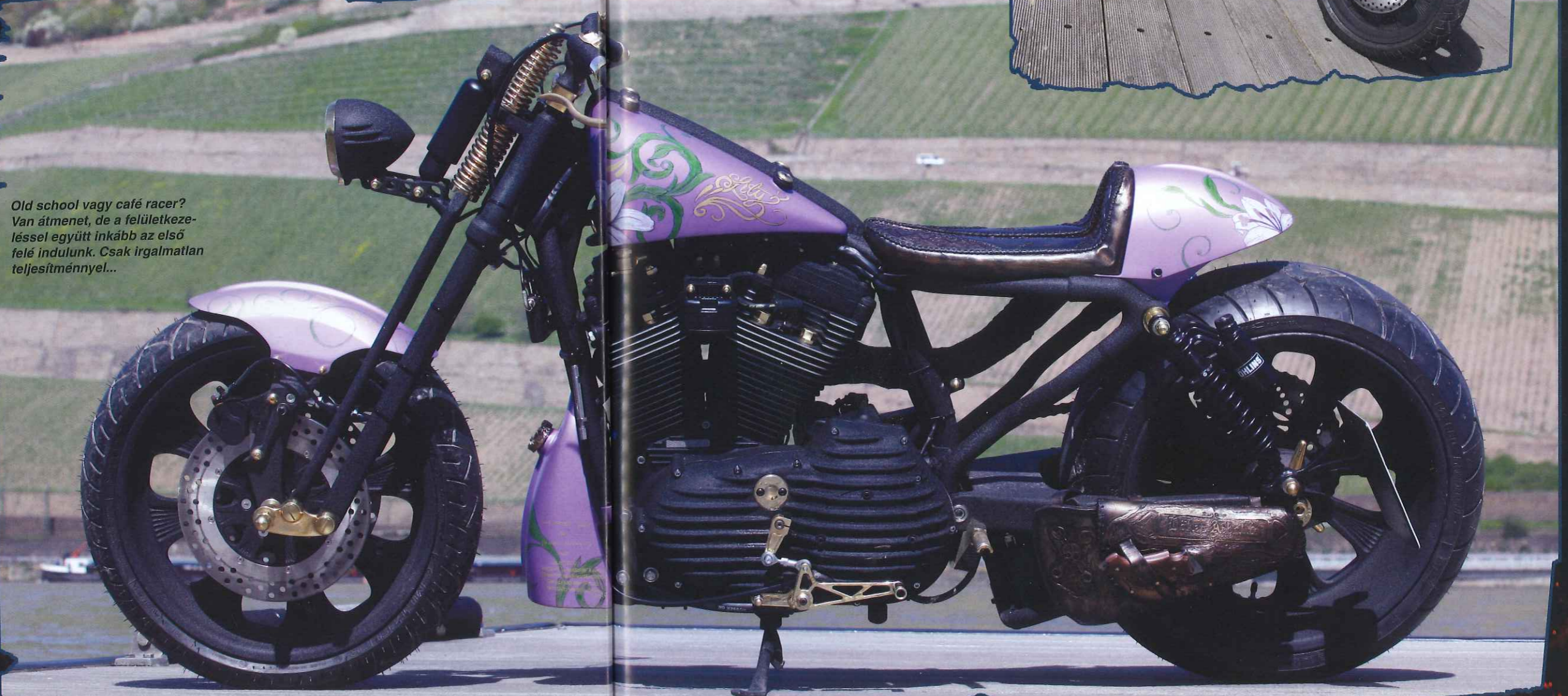
1986-ban vezették be az Evolution XL Sportstert a régi vashengeres utódjaként. Az Evo megbecsülése még nem olyan, mint a vashengeresé, így szükségszerű, hogy a 20-30 éves motorok nem a legjobb állapotban róják az utakat, vagy porosodnak egy garázsban. Egyáltalán nem kétséges, hogy elég sok Evolution Sportster vár az átépítésre.

Christian Denstedt a Maniac MechaniX-től pontosan ezt tette. Kielégítette a motorban szunnyadó igényt. Az 1996-os XL 1200 C így nem merül a homályba és feledésbe, hanem berobbán a köztudatba.

A Wild hasábjain keresztül is...

Az alap megszerzése után Christian beépítette a hajtóműbe a CCE S&S 1250 cm³-es Big Bore Kit-jét, ami igen erős elmozdulásnak számít az eredetihez képest. Ezzel a lépéssel a dugattyúkat, a hengert és a hengerfejeket már módosították, de itt nem volt vége. Hozzáadték egy Andrews N6 vezérműtengelyt és az S&S Crane Hi4 gyújtást is. Az üzemanyagról Mikuni HSR 42 porlasztó gondoskodik, Pistor légszűrővel.

Old school vagy café racer? Van átmenet, de a felületkezeléssel együtt inkább az első felé indulunk. Csak irgalmatlan teljesítménnyel...



A műhelyben egyedi kipufogórendszer építettek, kihasználva a CCE univerzális kipufogóépítő készletét. A Biltwell „Cannon” mini-kipufogódob beépítése kissé módosította az eredeti olajtartály helyét a vázban. Mondhatni, bekérezkedett a helyére...

A hajtáslánc fontos szerepe átadni az erőt a hátsó gumin keresztül. Az ötsebességes váltó érintetlen maradt, a Müller Power kuplung pedig a megcsúszásmentes indulásban segít. A szíjhajtás helyett lánc került fel, és – hogy eljussunk a végére – ott van egy hatalmas, 240-es Metzeler gumí, ami egy 8,5 colos RevTech keréken terpeszkedik!

Kustom Tech lánckerékfék oldja meg a feladatát hátul, a lánctalakként együtt ez segít a széles hátsó kerék használatában, kizárólag széles hátsó traktus kialakítás nélkül.

A történet eddig csak a löerőkről szólt, és szinte érezhető: a vas alig várta, hogy kibombanjon az útra, megmutatva, mit tud. Jöhetett tehát a külalak.

Cole Foster tank és Blechfee farokidom képviseli a karosszériát. Az olajtartály-spoiler szintén Blechfee, de Maniac Mechanix átalakítással. Előre springer villa és 18 colos RevTech kerék került. Az LSL Clubman kormányon teljesen áttervezett kezelőszervek vannak, sárgaréz szalagmarkolatokkal, mikrokapcsolókkal és fojtószeleppel az indításhoz.

A kormány mikrokapcsolóin talán már érezhető, hogy komoly az elektromos rész. Nos, az építéssel nem egy egyszerűsített koncepció alakult ki, hanem a lehető legmodernebb elektronika került be a motorba. Hála a jelenlegi LED-es, elektronikus, relés rendszereknek, kisebb alkatrészekkel, vékonyabb kábelkkel lehet üzemeltetni egy épített motort. Az „all-in-one-box”, a „minden egyben” doboz csak egy cigisdoboznyi méretű. És ebben az is benne van, hogy nincs hagyományos indítókulcs, hanem csak érintős, sőt, inkább közelítő. Érdekes, hogy egy Evo-jellegű motorból mit ki lehet hozni a modern elektronikával...



A hátsó keréken BMP XR Rocker letelek vannak, nagyon jól illeszkedik a stílusba.



A „Bolt On and Ride” koncepció lényege: szinte csak CCE katalógusalkatrészekkel, kevés faragással átépített vassal motorozni. Ez egy igazán kellemes elfoglaltság.

És, hogy miért Liliom álruhában? A cseppet sem modern jellegű fényezés erőset üt a koncepción és a stíluson. Gyenge pasz-tellszín alapon kézzel rajzoltnak tűnő, amúgy airbrush technológiával készült virágok szerepelnek.

Ha viszont együtt nézzük a – szó szoros értelmében mindenre kiterjedő – fekete rücsi fényezéssel, a rézelemekkel, és érezzük a gumifüstöt, ahogy gázadásra elpörög a hátsó kerék, összeáll a kép.

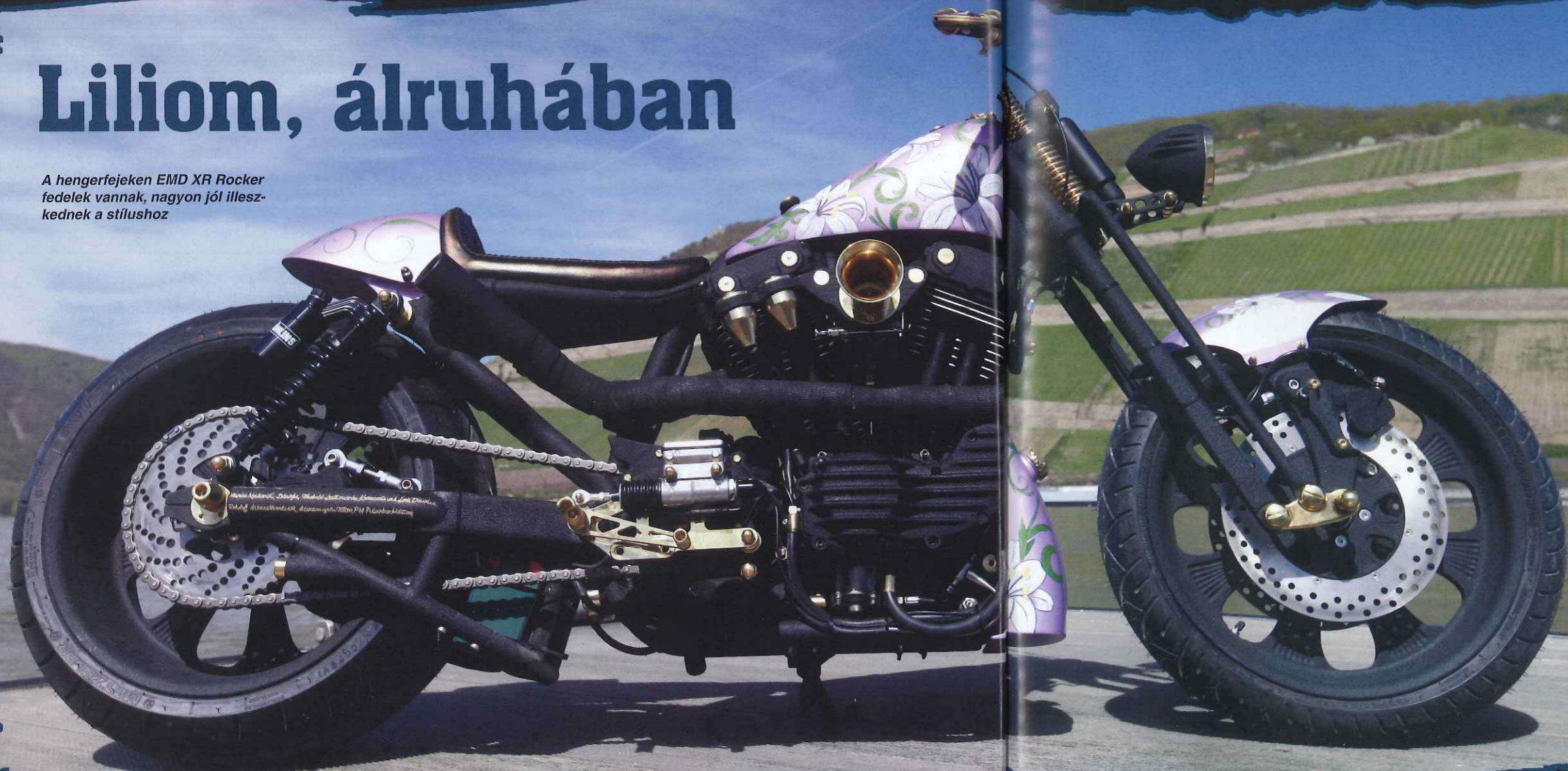
Itt van a Liliom, álruhában!

Horst Rösler



Liliom, álruhában

A hengerfejekon EMD XR Rocker fedelek vannak, nagyon jól illeszkednek a stílushoz



TECHNO

Tulajdonos: Liliom
Eredeti modell: Harley-Davidson XL 1200C, 1996
Tulajdonos: Custom Chrome Europe
Építette: Maniac MechaniX, Németország
Évjárat: 2016
Építési idő: 8 hét
Blokk: Gyári H-D, S&S tuningolva, EMD fedelekkel
Űrméret: 1250 cm ³
Hengerek, dugattyúk: S&S 1250 cm ³ Big Bore
Hengerfej: Gyári H-D, módosítva, H-B-S/EMD XR Rocker fedelekkel
Vezérműtengely: Andrews N6
Porlasztó: Mikuni HSR 42
Légszűrő: Pistor
Gyújtás: S&S Crane Hi4
Kipufogók: Maniac MechaniX/Universal Exhaust Builders Kit
Teljesítmény: Elég a játékra!
Primer hajtás: Gyári Sportster, EMD fedéllel
Kuplung: Müller Power
Szekunder hajtás: Lánc, Kustom Tech lánckerékfékkel
Lengővilla: TTS Drag Style, módosítva (Maniac MechaniX)
Lengéscsillapító: Öhlins Blackline
Első villa: CCE Springer, 22"
Első kerék: 18x3.5", RevTech „Sinister 8"
Féktárcsa: „Sinister 8", RevTech
Gumi: Metzeler 130/60x18"
Hátsó kerék: 18x8.5", RevTech „Sinister 8"
Hátsó gumi: Metzeler ME 240/40x18
Első fék: RevTech, „Sinister 8"
Első fékmunkahenger: Kustom Tech, 2 dugattyús
Hátsó lánckerékfék: Kustom Tech
Hátsó fékmunkahenger: Kustom Tech Sprocket
Kormány: LSL Clubman
Kezelőszervek: K-Tech retro, beépített nyomógombok
Első lábtartók: LSL
Tank: CCE Cole Foster, módosítva (Blechfee)
Ülés: Blechfee/Theobald Leatherworks
Olajtartály: Blechfee/Maniac MechaniX
Első sárvédő: TXT Fender
Hátsó sárvédő: Blechfee „Café au Lait"
Első lámpa: Thunderbike „Unbreakable"
Hátsó lámpa: LED Shorty
Index: m-Blaze
Fényezés terv: Maniac MechaniX
Fényezés: Dressler Karosserie und Lack
Airbrush: Carina (Seemannsgarn Tattoo)/Maniac MechaniX