

CUSTOMBIKE

Österreich = 6,70
 Schweiz CHF 11,60
 Belgien, Niederlande = 7,30
 Finnland = 8,90
 Dänemark DKK 66,00
 Luxemburg = 7,30
 Italien, Spanien = 7,30
 Griechenland = 7,90
 Slowenien = 7,30
 Tschechien CZK 240,00
 Ungarn HUF 2570,00
 Schweden SEK 88,00
 DEUTSCHLAND € 5,90

TECHNIK
PIMP YOUR FAHRWERK

ROYAL ENFIELD
 Klassiker vom Nachwuchs

THE CUTTER
 Deutschlands sauberster Chopper



YAMAHA XS 650

BURNIN' RUBBER



V2-HIGHNECKER

GROSSER AUFTRITT MIT BRUTALER POWER



SUZUKI LS 650
 Hardtail-Savage



BMW R 45
 Klare Linie für den Boxer

4 1991 14 305906 12

LILY

»Bolt on and ride« ist für Custom Chrome Europe mehr als einfach nur »Dranschrauben«. Mit »Lily« hat Christian Denstedt von Maniac Mechanix ein ehrgeiziges Projekt mit den Parts von CCE umgesetzt und so einer 96er Evo-Sportster auf radikale Weise zu einem neuen Dasein verholfen

MZ
D
C 216

TEXT UND FOTOS: CHRISTIAN HEIM



BOAR«, wie Custom Chrome Europe seine »Bolt-on-and-ride«-Philosophie in der Kurzform nennt, bringt jedes Jahr fünf von Custom-Chrome-Händlern umgebaute Harleys hervor. 2016 fiel die Wahl unter anderem auf Christian Denstedt, der mit Maniac Mechanix für zahlreiche aufregend umgebaute Bikes verantwortlich zeichnet. Und ganz nebenbei arbeitet er auch noch als Customer Service Manager für den großen Harley-Zubehör-Spezialisten und konzeptioniert die BOAR-Bikes. Kurz gesagt, es war einfach an der Zeit, mal selbst eines mit Custom-Chrome-Europe-Parts versehenes Custombiker auf die Räder zu stellen.

Als Basis für das »Lily« getaufte Projekt wählt er eine 1996er Sportster XL 1200 C. »Das ist meine erste Harley, die ich mir irgendwann 2003 zugelegt habe und seitdem mehr oder weniger mit mir rumschleppe. Zum Schluss lag sie nur noch zerlegt in der Werkstatt rum.«

Beste Gelegenheit, der ehrwürdigen Sporty zu einem neuen Dasein in frischem Gewand und zeitgemäßer Technik zu verhelfen. Die erste größere Modifikation betrifft den V2-Motor: Ein 1250er S&S Big-Bore-Kit sorgt für mehr Hubraum. Gepaart mit Andrews-Nockenwellen, einer Hi-4-Zündung, einem Mikuni-HSR42-Vergaser mit Pistor-Luftfilter, liefert das Aggregat nicht nur mehr Power und mehr Drehmoment, sondern die gesamte Performance liegt jenseits dessen, was man von einem gut zwanzig Jahre alten Sportster-Motor erwarten würde. Als Auspuff dient ein modifizierter CCE-Universal-Exhaust-Builders-Kit, den Christian mit »Cannon-Mini-Mufflers« von Biltwell versieht und mit Auspuffband umwickelt.

Lily verfügt somit über ein leistungsfähiges Herz, das auch den ein oder anderen Sprint locker übersteht. Gehäusedeckel von EMD sorgen für einen finalen und rustikalen Look. Das Fünfganggetriebe hingegen bleibt unangetastet, dafür übernimmt nun aber eine Müller-Power-Clutch den Kraftschluss. Lediglich der Sekundärtrieb wird

etwas aufwendiger geändert. Kette statt Zahnriemen lautet das Motto. Das schafft zusätzlichen Platz, denn im Heck dreht seit dem Umbau eine fette 240er-Walze von Metzeler. Da die Originalschwinge für solche Reifendimensionen zu schmal ist, greift der Maniac Mechanix auch hier auf ein Teil aus dem CCE-Katalog zurück: Eine TTS-Dragestyle mit Unterzügen, die Christian ein kleines bisschen modifiziert, führt das Hinterrad und sorgt für die richtige Fahrstabilität. Denn nur um angeglotzt zu werden, wurde Lily nicht erschaffen. Sie soll vor allem auch ihren Treiber glücklich machen. Dafür platzierte ihr Schöpfer eine artgerechte Springergabel. Mit dem Einbau der verstellbaren Öhlins-Dämpfer sind die Fahrwerksmodifikationen abgeschlossen.

Dann geht es der »Lily« doch noch ans Leder, denn die Optik will auch bedient werden. Was liegt da näher, als das Rahmendreieck von seinen Geschwüren zu befreien? »Ich wollte endlich mal durch den Rahmen durchgucken können«, erzählt Christian grinsend. Dafür wandert der Öltank in eine Spezialanfertigung, die gleichfalls als Bugspoiler dient. Der Aufwand hat sich gelohnt, denn die ehemalige Sportster sieht nun wesentlich »cleaner« aus. Dazu trägt auch das kurze Heck bei, das die »Blechfee« mit ihren Händen gezaubert hat. Der kurze Höcker mit der rustikalen Ledersitzbank betont bewusst den dicken Hinterrreifen, während es an der Front etwas gemäßigter



Krasser Kontrast zwischen Namen und Optik. Mit dem filigranen Erscheinungsbild von Lilien hat »Lily« wenig gemeinsam. Ihr Auftritt ist zwar relativ clean, aber auch auf eine gewisse Art rabiat und wuchtig. Daran ändern auch das freie Rahmendreieck und der aufgesetzte »Backbone« wenig



Der offene Trichter gibt ganz unpräzise Ansauggeräusche von sich, sieht aber gleichzeitig auch verdammt gut aus. Der Auspuff ist, gelinde gesagt, einfach nur gedämpftes Rohr. Und genauso hört er sich auch an: brutal. Blinker, die an den Bremsätteln befestigt sind, sieht man auch nicht alle Tage



So radikal die »Lily-Sportster« am Heck auch wirken mag, so filigran und leicht wirkt sie in der Fahrzeugmitte und am Frontend. Überhaupt legt Christian Wert aufs Fahrwerk: Öhlins-Dämpfer, Schwinge mit Unterzug und Doppelscheibenbremse an einer Springergabel – der Mann weiß, was er macht



zugeht. Hier entscheidet sich der »Maniac« für einen CCE-Cole-Foster-Tank, den ebenfalls die Blechfee modifiziert. Um den Dragstyle-Look des zweigeteilten Tanks durch einen dominanten und offenliegenden »Backbone« zu betonen, schweißen Christian und Jochen ein weiteres Rohr auf den Rahmenoberzug. Nachdem die groben Arbeiten erledigt sind, wird Lily gestrippt und ausgezogen, Rahmen, Gabel Schwinge und das Motorgehäuse mit einem »Wrinkle«-Lack pulverbeschichtet. Apropos Wrinkle-Lack, das »Geschrumple« hat nicht nur einen optischen Nutzen, sondern auch einen ganz pragmatischen. Die unzähligen feinen Falten in der Oberfläche sorgen für eine Vergrößerung derselbigen und verbessern die Wärmeabfuhr im Motorbereich.

Zugegeben, der lilafarbene Lack mit den handgemalten Lilien ist bei erster Betrachtung gewöhnungsbedürftig, passt dann aber doch ganz gut zum Gesamtlook des Bikes, das mit den Messingapplikationen schöne Kontraste bietet. Zu guter Letzt fällt

auch die Elektrik dem Umbau zum Opfer. Moderne Elektronikkomponenten ersetzen angestaubte Schalter, Gehäuse, Kabel und Stecker. Die »Lily« erhält ein »Keyless-go«-System und einen richtig gut versteckten Startknopf: Und ich werde sein erstes Opfer.

Die Einweisung im Umgang mit dem Bike, die mir Axel verpasst, habe ich irgendwie gleich wieder vergessen. Letzte Worte wabern noch durch meine Gehörgänge wie: »Erst die Zündung an der Sitzbank aktivieren und dann am Anlasser auf den Startknopf drücken.« Zu viel für die Aufnahmebereitschaft der grauen Suppe in meinem Kopf. Folglich suche ich mich fast zu Tode, verfluche mich dabei selbst, bis mich eine Eingebung erlöst. Anlasser, hatte Axel gesagt, Anlasser. Ich bücke mich, suche im Dunkel zwischen Zylinder und Motorgehäuse den Anlasser, sehe aber keinen Knopf. Egal, dann wird einfach auf etwas gedrückt, in der Hoffnung, »Lily« zum Leben zu erwecken. Tatsächlich, es funktioniert. Der aufgepumpte Motor

„Das ist meine erste Harley, die ich mir irgendwann 2003 zugelegt habe und seitdem mehr oder weniger mit mir rumschleppe.“

schüttelt sich und bellt dann seine Vorfreude auf den bevorstehenden Ausritt durch die viel zu kurzen Rohre. Schnell in den Sattel geschwungen und ab geht die Luzie, äh »Lily«.

Erste Bestandsaufnahme: Die Sitzbank ist knackig hart, Komfort etwas für Weicheier und dank der Mid-Shifts muss ich meine Haxen zusammenfallen. Was soll's, wer ein Reismotorrad will, soll sich was anderes zulegen. Custombikes sind selten kompromissbereit.

So wie der aufgebohrte Motor. Der V2-Bolzen hängt gut am Gas und drückt, als gäbe es kein morgen mehr. Die Springergabel ist gewöhnungsbedürftig und stellt sich beim Bremsen auf. Auch die Öhlins-Dämpfer fühlen sich unterfordert und arbeiten gelangweilt vor sich hin. Dämpfungsaufgaben sind ihnen egal und so treten sie mir schon bei kleinen Fahrbahnunebenheiten galant ins Kreuz. Das scheint aber nur eine Einstellungssache zu sein, schließlich sind die Dinger einstellbar. Sehr angenehm fällt dafür der Lenker auf, der fast perfekt in den Händen liegt und mit einer blitzsauberen Optik glänzt. Selbst die Züge sind innenverlegt – was für eine Arbeit.

Inzwischen läuft es zwischen »Lily« und mir ganz gut. Wir cruisen durch die Pfalz, der Auspuff trompetet, dass einem warm ums Herz wird und nur der dicke 240er im Heck erinnert mich daran, dass man auf einem Custombike durchaus etwas arbeiten muss. Kurven nimmt er zwar im Galopp, will aber dabei ordentlich gedrückt

Fette Walze, knackiges Heck. Der kurze Bürzel verhilft dem breiten Metzeler-Reifen zu seinem dominanten Erscheinungsbild. Da fällt das kleine LED-Rück-Bremslicht fast nicht mehr auf



werden, damit er auf der Linie bleibt. Scheiß Performance würden manche jetzt schreien, während die anderen jubeln würden, dass Custombikes doch fahrbar sind. Mir ist das schnuppe, ich nenn's Charakter. Wenigstens ankert die Sportster ordentlich. Doppelscheiben an einer Springergabel kriegt man schließlich auch nicht alle Tage.

Die Uhr läuft runter und ich beende die Beziehung mit »Lily«. Eine Hammerbraut, leider schon vergeben und ich kann mir nicht vorstellen, dass Christian sie einfach so aus der Hand geben wird. Die Dame muss ja auch noch ein bisschen für Custom Chrome Europe Schaulaufen gehen: Schraub's-dran-und-fahr!

TECHNO

H-D XL 1200 C SPORTSTER | BJ. 1996
ERBAUER: CCE, MANIAC MECHANIX, BLECHFEE

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertaktmotor, ohv-Zweiventler, 1202 ccm (Bohrung/Hub 88,9 x 96,8 mm)

ZylinderS&S-1250-ccm-Big-Bore-Kit
NockenwelleAndrews-N6-Cam-Set
LuftfilterPistor
VergaserMikuni HSR 42 mit Pistor-Choke
ZündungS&S Crane HI4
AuspuffManiac Mechanix, CCE, Biltwell
GetriebeFünfgang
KupplungMüller-Power-Clutch-Conversion
SekundärtriebKette
Leistungk. A.
Drehmomentk. A.

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, modifiziert

GabelCCE 22-Zoll-Springer
StoßdämpferÖhlins Blackline
SchwingeTTS Dragstyle, modifiziert
RäderRevTech Slnister 8, vo. 3,5 x 18"
Reifenhi. 8,5 x 18"
ReifenMetzeler Marathon ME880
vo. 130/60-18, hi. 240/40-18
Bremsenvo. Kustom-Tech-2-Kolbenzange
hi. Kustom-Tech-Ritzelbremse

ZUBEHÖR

TankCCE-Blechfee-Cole-Foster-Tank
modifiziert
SitzbankBlechfee, Theobald Leatherworks
LenkerLSL Clubman 1"
ÖltankBlechfee, Maniac Mechanix
HeckteilBlechfee
FrontfenderTXT Fender
ArmaturenKustom Tech
LackierungDressler Karosserie und Lack
Idee von Maniac Mechanix
MessingteileBiker Schmiede Berlin

METRIE

Leergewichtca. 268 kg
Radstand1530 mm

INFO

Maniac Mechanix e.K.
Hahngasse 6, 55457 Gensingen
© (0174) 3286661
www.maniacmechanix.com
www.custom-chrome-europe.com

CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + radikales und eigenwilliges Design
- + bärenstarker Motor mit rüpelhaftem und dumpfem Sound
- + straffes Fahrwerk mit einstellbaren Öhlins-Dämpfern und Springergabel
- + gute Bremsleistung dank Doppelscheibe
- der breite Hinterreifen verhindert ein agiles Fahrverhalten. Es muss zugunsten der Optik ordentlich gearbeitet werden
- ziemlich spitzer Kniewinkel für einen kleinen Cruiser
- der Anlasser lädt zu einem lustigen Versteckspiel ein

