

biker's power

American Motorcycle Magazin

BIKE EXPO VERONA

Custom Chrome Bike Show Series

KUWAIT BIKE SHOW

REISBERICHT VOGESSEN

„DER MONARCH“
DAS SERIENBIKE DES JAHRES



Ruhrpott Chapter
Lakeside Chapter



„Salt Flats“

by Ojala Customs Schweden



Victory „Gunner“



„Big Chief Custom“



4 196682 704902

02

evil king

Ein neues Leben als „Pony-Express“ Vollblut für einen abgehalfterten Arbeitsgaul?
Der 125er RevTech Motor macht's möglich!
Custom Chrome Europe's 2014er „Bolt On and Ride“ Bagger ist ein echtes Drehmoment-Monster!



Als Motorrad-Hersteller hat Custom Chrome Europe bahnbrechende Rahmen, Fahrwerke und ganze Bausätze für den alltäglichen Gebrauch auf europäischen Straßen homologiert – als Vertrieb bietet man in den jährlichen Katalogen abertausende von Teilen an, welche die V-Twins aus den USA „On the Road“ halten, darunter eine komplette Serie von RevTech V-Twin Treib-sätzen, die sowohl als Kraftquelle für einzigartige Spezialaufbauten, Kitbikes, aber auch – oft weit weniger im Rampenlicht – als Austauschmotoren für am Ende ihres Motorenlebens angekommene V-Twins dienen. Insbesondere für die nicht ganz so kraftvollen Motoren der Evolution Ära von 1984 - 1999 die, wie Customizer heute gerne zugeben, in Sachen Performance eher auf der „zahmen“ Seite angesiedelt waren. Obwohl die RevTech bei einigen spezialisierten Europäischen Customizern überaus beliebt sind, entschloss sich CCE den 2014er „Bolt On and Ride“ Bagger mit einem RevTech Aus-

tauschmotor zu befeuern – um zu zeigen, wie einfach es ist. Nicht nur das, fiel die Wahl doch auf den größten und stärksten RevTech Treibsatz, den „125“. 140 PS und 192 Nm sind beeindruckende Werte für jeden V-Twin, insbesondere, wenn man sie in ein 1995er Evolution-Fahrwerk implantiert!

Um das Projekt mal gleich auf den Punkt zu bringen, ohne großen Tam-Tam zu machen, die Zielvorgabe für dieses Projekt war: Zu zeigen, dass es möglich ist! Was? Man nimmt die übelste, ausgelutschste Krücke, die man auf dem Gebrauchtmotor bekommen kann – und implantiert ein im 21. Jahrhundert entwickeltes und gefertigtes Kraftwerk mit der dreifachen Leistung des Serientreibrates. Dazu die neuesten

Bagger Teile der Top-Hersteller, nicht zu vergessen Fahrwerks-Technologie und Feder-elemente, die es erlauben, dem „Iron Horse“ auch auf der ultimativen Teststrecke die Sporen zu geben: Der deutschen Autobahn – für ein ganzes Jahr Dauertest! Denn die CCE Bagger der letzten Jahre – insbesondere die von einem S&S Motor befeuerte „Speed King“ – haben Maßstäbe gesetzt. Gibt es eine üblere Basis, als ein abgetakeltes US Police Bike? Verscherbelt bei einer Auktion – in diesem Fall eine Maschine des Police Department Maryland – welches nicht nur sein „normales“ Arbeitsleben absoziiert hatte, sondern auch noch als „Trainingsmaschine“ zusätzlichem Stress beim Langsamfahren und Drill-Übungen ausgesetzt war?



Die 1995 FLHTP war eine speziell für diesen Zweck gebaute „Police Special Electra Glide“ und könnte somit auch als „Sammlerstück“ bezeichnet werden, wäre sie nicht in solch einem üblen Zustand gewesen, als sie von Christian Denstedt in den USA ersteigert wurde: „Es war ein kompletter Neuaufbau“, erklärt Denstedt, „In der gleichen Zeit hätte ich auch ein komplett neues Motorrad bauen können“.

Das komplette Bike wurde zerlegt bis auf den blanken Rahmen: Eine Pulverbeschichtung würde den Fahrwerksteilen ein neues Leben geben und – abgesehen von neuen und modernsten Federelementen – blieben Rahmen und Schwinge im Originalzustand, um zu zeigen, dass auch ein Evo-Fahrwerk mit dem massiven Leistungsschub des 125er RevTech Motors fertig werden würde. Vorgestellt 2009 in einem speziellen „Build-Off“ Battle zwischen Fred Kodlin und Marcus Walz, welche die ersten Motoren zum Einbau in Custombikes erhielten, bekam der 125 RevTech schnell einen Ruf als „Kraftwerk“ für besonders ambitionierte Customprojekte. Ein Fakt, der dabei bislang

unbeachtet blieb: 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. „Ich habe einen Mikuni HSR 45 montiert, den Arlen Ness „Inverted“ Luftfilter“ draufgesetzt, fertig war der Spaß“, erklärt Denstedt, „keine Einlaßkanal-Bearbeitung, größere Ventile oder anderes, aufwändiges Motortuning – es geht auch so.“ In Sachen Styling wurden aber alle Chromteile des Motors abgenommen und zusammen mit den Lackteilen beschichtet.

„Der Aufbau des Fahrwerks war bei weitem zeitraubender“, erinnert sich Christian, „als wir im November 2013 mit dem Aufbau starteten, wurde das für den Einbau vorgesehene 3.75 x 26“ RevTech „Velocity“ Midnight Series Designrad bei RevTech erst gefertigt.“ Weshalb die ersten Schnappschüsse auf der Werkbank den Vee-Rubber Vorderradreifen „solo“ in der Gabel zeigen, um für die Gabel- und Gabelbrücken-Anpassung die notwendigen Berechnungen

anzustellen. 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. Beide Räder sind im „Velocity“ Design, natürlich auch mit dazu passenden Brems-scheiben und Belt Pulley.

„Wir wollten möglichst viel des Serienfahrwerks erhalten, um einen Ausgangspunkt für die Fahrtests mit dem 125 zu haben“, unterstreicht Denstedt, „aber dennoch das Fahrwerk auf eine solide Basis stellen.“ Ein niedriger Schwerpunkt ist dazu hilfreich: Die Arlen Ness 11° Gabelbrücken, kombiniert mit 2 Zoll verkürzten Standrohren, kompensieren den größeren Raddurchmesser. Innerhalb der Serien-Gabelteile sorgen „Monotube“-Federn von Progressive Suspension für optimierte Dämpfung – hinten besorgen dies zwei Progressive Suspension 970 Stopßdämpfer. „Als das Vorderrad ankam, hatten wir schon alles erledigt, lediglich die Befestigungslöcher für den Vollmetall-Fender, der durch seine Stabilität zusätzlich als Gabelstabilisator wirkt, mussten noch gebohrt werden.



Ein kompletter Arbeitstag steckt in der Lampenmaske, modifiziert aus einem Rick's Motorcycle „Bagger“ Teil. Diese kompensiert den zusätzlichen Winkel der Gabel und läßt den eingesetzten Speaker LED Scheinwerfer dorthin scheinen, wo das Licht benötigt wird. Die Rick's Maske wurde für den Anbau an die Arlen Ness Gabelbrücken erweitert, ein Ausschnitt für den vielfältig verstellbaren Ness-Lenker gemacht – und weil in diesem wuchtigen Bauteil so viel Platz ungenutzt bleibt – noch drei MMB Instrumente für Geschwindigkeit, Drehzahl und Öldruck versenkt. Bestens im Blickfeld des Fahrers! „Die ganze Bagger Teile paßten ausgezeichnet“, freut sich Christian noch nachträglich, „die Arlen Ness „Down ‚n‘ Out“ Komponenten, wie Fender-Heckteil und Taschen, waren „bolt on“ zu montieren – im wahrsten Sinne des Wortes“. Christian plazierte eine Handvoll CCE „Mono Lights“ als Blinker, Rück- und Bremslicht im Heck. Auch wenn es nicht so aussieht: Homologiert und ultrahell funktionieren die „Minis“ wirklich gut! Paul Yaffe's „Bagger Nation“ Tank ist normalerweise für den Einbau an Twin Cams vorbereitet. Denstedt verschloß die Öffnungen für den Einbau der Einspritzer-Komponenten und baute den Tank auf Vergaser um – in weniger als einer Stunde.

adäquate Bremsleistung – es wird funktionieren!“ Ein zusätzlicher 1-Liter Öltank von Bert Baker, unter dem Getriebe angebracht, sorgt für zusätzlichen Schmierstoff auf der Langstrecke.

Während Fahrwerk und Motor montiert wurden – der 125er hat dank seiner kompakten Maße auch im Electra-Glide Rahmen reichlich „Luft“, wurde in der Lackschmiede Jung die Grundfarbe aufgebracht. Ford Focus RS Green ist ein ziemlich „eigener“ Ton, grell und auffällig, fast wie aus einem der „Fast and Furious“ Kinofilme. Selbst ohne den danach aufgetragenen „Monster“ Paintjob wäre dieses Motorrad kaum zu übersehen! Mit scheinbarem Goldglanz und einem Hauch von Chamäleon-Effekt ist der Lack vor allem im Sonnenlicht nur mit Sonnenbrille zu betrachten!

Die „Evil King“ zu erläutern bedürfte eines eigenen Artikels, aber ein paar Fakten veraten wir: Christian Denstedt und seine Frau sind ebenfalls begeisterte Mittelalter-Reenactor und die Idee kam von ihrer Seite. Der Auftrag zur Lackierung ging an Sven Stepan, der sich selbst „Der Pinstriper aus dem Ebbelwoiland“ nennt. Noch Fragen?

Ach – und für das Gebiss auf dem Ness Bagger Heckteil muß auch deren Englische Bulldog „Gimli“ Modell gegessen haben.

Das letzte, fehlende Teil im Bagger-Puzzle war die Auspuffanlage von BSL: Während die „Bomb“ Schalldämpfer Standard CCE Program sind, wurden die Krümmer-Prototypen in Linz gefertigt, Wie sich herausstellte, hatte noch niemand den RevTech 125 als Austauschmotor in ein „Electra Glide“ Fahrwerk gehängt. Und obwohl nicht mehr rechtzeitig für den Redaktionschluß des 2014/15er Katalogs, gibt es jetzt CCE-exklusiv auch BSL „Evil King“ Krümmeranlagen!

„Ich denke wir haben unseren Standpunkt klar gemacht“, erklärt Christian Denstedt, der eine Menge Herzblut & Schweiß in dieses Projekt gesteckt hat, „Auch Harley-Davidson's der Evolution Ära haben eine Zukunft – und können weit über das hinaus verbessert werden, was man zum Zeitpunkt ihrer Produktion für möglich gehalten hat.“ 1995, das ist fast 20 Jahre zurück! Selbst der leistungsstarke RevTech 125 kann in Serienfahrwerken verbaut werden – ein Faktum, das mit zunehmenden Anforderungen durch neue Abgasvorschriften gerade in den nächsten Jahren größere Bedeutung gewinnt. „Jetzt, wo ich mit jeder Schraube und Mutter an diesem Bike auf „du und du“ bin, werde ich die Maschine nach der 2014er „Bolt On and Ride“ Saison erst mal privat fahren“, plant Christian, „schon während dem Aufbau von „Evil King“, hatte ich zwei weitere Anfragen für 125er RevTech Umbauten – diese Motoren vermitteln einen Fahrspaß, den man nicht beschreiben kann!“

Das werden auch die „Evil King“ Fahrer spüren!

Text & Fotos: HRF, Motographer; Kompletter Teilekatalog (mit alternativen Teilen für andere HD Modellbaureihen!) als PDF auf:

www.Custom-Chrome-Europe.com



evil king



Technische Daten: Evil King

Name:	Evil King
Besitzer:	Christian Denstedt, Maniac Mechanix
Aufgebaut:	Christian Denstedt, Maniac Mechanix
Jahr:	2013/14
Bauzeit:	3 Monate
Modell:	1995 FLHTP
Motor:	125 RevTech
Hubraum:	2.093,75 ccm; (125 Cubic-Inch)
Kurbelwelle:	RevTech 125
Leistung (PS):	140 hp, 192 Nm !!
Zylinder:	RevTech 125
Zündung:	RevTech, mit Accel „Super Coil“
Krümmer:	BSL „Evil King“
Endtöpfe:	BSL „Bomb“
Vergaser:	Mikuni HSR 45
Luftfilter:	Arlen Ness, „Inverted“
Pleuel:	RevTech 125
Zylinderköpfe:	RevTech 125
Ventile:	RevTech 125
Stößel:	RevTech 125
Nockenwelle:	RevTech 125
Übersetzung:	1995 Evolution 5-Gang HD Serie
Gänge:	5
Schaltung:	Fuß; Ness Shiftbutton
Primärtrieb:	Primo/Rivera 2" Touring Belt Drive
Kupplung:	Primo/Rivera
Sekundärtrieb:	Belt drive, stock HD
Rahmen:	FLHTP Baujahr 1995
Lenkkopfneigung:	Stock HD
Schwinge:	Stock HD
Stoßdämpfer:	Progressive Suspension 970
Gabel:	Serienstand und -Tauchrohre, überarbeitet und mit Arlen Ness 11° Gabelbrücken geklemmt, „Monotube“ Federn Progressive Suspension
Räder vorne:	3.75 x 26" RevTech „Velocity“
Reifen:	120/50-26 Vee-Rubber
Räder hinten:	3.5 x 16" RevTech „Velocity“
Reifen:	Dunlop D 404 130/90-16
Bremsen vorne:	RevTech „Velocity“ Midnight Series
Bremszange(n):	Performance Machine
Bremsen hinten:	RevTech „Velocity“ Midnight Series
Bremszange(n):	Performance Machine Vierkolben-Zange
Lenker:	Arlen Ness „Adjustable handlebars“
Spiegel:	CCE
Armaturen:	Beringer „Aerotech“
Fußrasten vorne:	Arlen Ness „Fusion“
Fußrasten hinten:	Performance Machine „Apex“
Tank:	Paul Yaffee, modifiziert für Vergaser!
Sitzbank:	Anne Karweg, www.Wunschsitze.de
Öltank:	1 Liter+ Baker Zusatz-Öltank
Schutzblech (v):	CCE 26" Metalfender
Schutzblech (h):	Arlen Ness „Down, n' Out“ Bagger Tailend
Lampe vorne:	Rick's Lampenmaske, modifiziert von Maniac Mechanix
Rücklicht:	CCE „Mono“
Blinker vorne:	motogadet M-blaze; Hinten: CCE „Mono“
Kabelbaum:	Maniac Mechanix
Lackierung Idee:	Maniac Mechanix
Ausführung:	Grundlackierung von Lackschmiede Jung
Basislack:	Ford Focus RS (maniac) green
Farbe:	Maniac Green mit Monster Blau...
Airbrush:	Pinstriping Sven Stepan



Kontakt:
Custom Chrome Europe
www.Custom-Chrome-Europe.com