11/14 November

DESIGNSTUDIE: SUZUKI FATMILE

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 2350,00
Schweden SEK 88,00
DEUTSCHLAND € 5,90

ALLE SIEGER
CUSTOMBIKE-Wettbewerb 2014

KAWA Z 1000
Exklusiv: LSL-Projekt

INTRUDER
VS 1400 extrem

Blechkunst an Harleys Softail

Metalmorphose

BMW R NINE T
VIER BIKEBUILDER VIER BOXER

RIGID TRIUMPH
Bobber mit Linie

H-D SPORTSTER
Stadtracer mit Buell-Power

TEXT: DIRK MANGARTZ, FOTOS: BENJAMIN GRNA

STADTRACER

Eine Harley-Davidson Sportster mit Buell-Motor verspricht jede Menge Power bei cooler Optik. CUSTOMBIKE hat's nachgeprüft

Was hatte mir Mike da gerade erzählt? Dieser Buell/Harley-Davidson-Sportster-Mix sollte ein Citybike werden? Okay. Dass es quasi unmöglich ist, die in der City geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auch nur annähernd einzuhalten, davon hatte er nichts gesagt. Bereits bei niedrigsten Drehzahlen packt der mit Wiseco-Kolben und Manley-Edelstahlventilen aufgewertete Buell S1-Motor derart brutal an, dass schon in den unteren Gängen blitzschnell 100 km/h anstehen. Wow. Und dieser Motor kann noch viel mehr. Hinter dem Ortsschild steigt der Tacho rapide auf 180 km/h, im mittleren Drehzahlbereich tobt das 1200-ccm-Aggregat förmlich zwischen den zappelnden Beinen des Fahrers. Der archaische ohv-Sportler poltert, rüttelt und produziert einen mächtigen Drehmomenttsunami. Selbst bei kaum geöffneten Drosselklappen ist man eigentlich immer zu schnell unterwegs. Und hat einen mordsmäßigen Spaß dabei. Besser noch. Während das Fahrwerk einer serienmäßigen Buell S1 ab 140 km/h deftig schaukeln kann, bleibt dieses Zwitterwesen auch weit darüber noch extrem stabil. Dieser vertrauensvolle Geradeauslauf wird außerdem nicht durch störrisches Handling erkauft. Im Gegenteil. Kurvenräubern liegt dem Stadtracer im Blut.

ZWEITE MEINUNG

»Ist doch auch mal schön, auf eine Mühle aufzusteigen und ordentlich Wumms unter den Köpfen zu haben. Buell heißt das Zauberwort und langsam fahren ist hier nicht. Der Stuhl macht ordentlich Rambazamba auf der Straße und lässt für den sportlichen Fahrer keinen Wunsch offen. Ich persönlich mags ja, wenn man den Motor am Gemächt spürt, sonst kann ich mir gleich ein kastriertes Bike von der Stange holen, Auch die Sitzhaltung ist für mich genau richtig, gut, ich bin ja auch nicht der Größte. Aber zumindest kann ich in meiner Stammkneipe über den Tresen gukken. Kurz und knapp, ich hab mich schon ein wenig in das Bike verknallt, einfach weil Leistung und Style sich hier nicht ausschließen.«

RALF BURKART

(Ur-Hipster und bekennender Bartträger)

Dass es auf dem Harley-Buell-Hybriden zwar spartanisch, dafür aber sportlich zugeht, lässt bereits das Cockpit erahnen

»ROUGH CYCLES – DER NAME DER FIRMA IST DURCHAUS PROGRAMM«

Made in Berlin

Entstanden ist das brutale V2-Gerät bei Rough Cycles in Berlin. Um die Idee eines flachen, wendigen, urbanen Bikes zu realisieren, besorgte sich Besitzer Mike eine verunfallte Buell S1. Weil eine S1 aber nun mal nicht urban, flach und cool genug ist, griff der 42-Jährige zu einem Sportster-Rahmen und beamte den aufgepeppten Motor, Räder und die Upside-down-Gabel von White Power inklusive PM-Sechskolbenbremse aus dem US-Sportler in das Fahrgestell. Das Ganze garnierte Mike mit einem LSL-Lenker, einer Supertrapp-2-in-1-Auspuffanlage und zurückverlegten Storz-Fußrasten. Sitz, Schutzbleche und Verkleidung entstanden in der Werkstatt von Rough Cycles zwischen Prenzlauer Berg, Lichtenberg, Hohenschönhausen und Weißensee. »Der Name ist durchaus Programm«, zeigt Mike auf das gedrungenlässige Erscheinungsbild seiner Kreation. Außerdem verbreiterten der Firmengründer und seine zwei Kollegen die Sportster-Schwinge, um den mittigen Einbau eines 170er-Reifens zu ermöglichen. Passend dazu erhielt das vordere Pulley für den Sekundärriemen einen Versatz um 22 Millimeter.

Abbauen statt anbauen

Viel ist nicht dran an dem Berliner Eigenbau, kein einziges überflüssiges Teil scheint verbaut worden zu sein. Aber von allem genug, um mit einer Körpergröße zwischen 1,75 m und 1,90 m gewöhnungsbedürftig, aber passabel sitzen zu können und so sportliches Fahren erst richtig möglich zu machen. »Wir sehen uns eher zur Kustom-Kulture-Szene zugehörig als zum Factory-Customizing«, hatte mir Mike erzählt. Was die Sportster eindrucksvoll belegt. Denn auch, wenn es bei einem Stadtgerät nicht unbedingt auf Highspeed-Talente ankommt, so bewährt sich die Sportster als echtes Spaßbike. Geht wie Gift und sieht dabei aus wie ein räudiger Eigenbau. Ziel erreicht.

»WIR SEHEN UNS EHER ZUR KUSTOM-KULTURE-SZENE ZUGEHÖRIG ALS ZUM FACTORY-CUSTOMIZING«

Betörend: Mancher neigt dazu, das Bike bei diesem Anblick umgehend anspringen zu wollen

TECHNO

HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER | BJ. 1998

MOTOR

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

Zylinder	Buell S1
Kolben	Wiseco
Zylinderköpfe	Buell S1
Vergaser	CV
Luftfilter	K&N
Auspuff	Supertrapp 2-in-1
Getriebe	Fünfgang
Sekundärtrieb	Riemen, 22 mm Offset
Leistung	91 PS bei 5800 /min
Drehmoment	115 Nm bei 5200 /min
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen

Gabel	White Power USD, Buell-Gabelbrücken
Schwinge	H-D, verbreitert 4 cm
Räder	Buell, vorne 120/70-17, hinten 170/60-17
Bremsen	vorne Scheiben mit PM-Sechskolben-Zange, hinten Nissin-Scheibe

ZUBEHÖR

Tank	H-D Sportster, modifiziert
Scheinwerfer	P+W
Rücklicht	Kellermann 3-in-1
Instrumente	Buell S1
Sitz	Rough Cycles
Verkleidung	Rough Cycles
Schutzbleche	Rough Cycles
Fußrasten	Storz

METRIE

Leergewicht	220 kg
Radstand	1520 mm

INFO

Rough Cycles
Steengravenweg 7
10407 Berlin
✆ (0173) 9715733
www.roughcycles.com

))) CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

+ sensationelle Motorcharakteristik. Säckeweise Drehmoment in unteren und mittleren Drehzahlen
+ wendiges und gleichzeitig spurstabiles Fahrwerk
+ vergleichsweise geringes Gewicht für gute Stadteignung
+ potente Bremsanlage taugt für mehr als nur Stadt

- Sitzhaltung mit engem Kniewinkel verlangt Gewöhnung
- deutlich spürbare Vibrationen (ist das wirklich ein Minus?)
- »zu viel« Motor für den geplanten Stadteinsatz. Langsamfahren? Schwierig