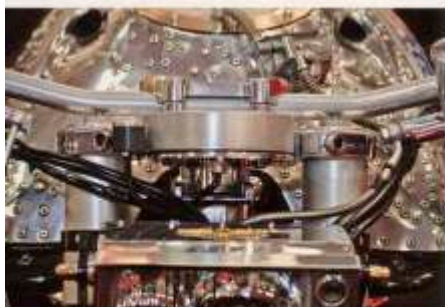




Kennerfrage. Welches Motorrad versteckt sich in dem Projekt?



Low Budget, großes Resultat. Cafe Racer auf XL 250-Basis



Tipp. Lassen Sie sich zum Geburtstag eine Nietzange schenken



Tattoo nach Wunsch. Zum Stacheln blieben ja drei Tage Zeit

lität wurde, nutzten die Customizer von NLC zu einer unverhohlenen Kessen Vereinnahmung der Stuttgarter Sportwagen-Marke. Sie widmeten die Harley-Davidson-Basis mit martialischem Technik-Overkill samt fettester Hinterradbesohlung und drohender Lackierung in Mattrot und Schwarz zum eindrucksvollen Porsche Carrera-Bike um. Und wer das Ding eine Weile anschaute und irgendwann mit den Augen blinzelte, der ertrappe sich plötzlich bei dem Gedanken: Ja, warum auch nicht. So ein Motorrad hätten die Vierradspezialisten durchaus selbst auf die Räder stellen können. Schließlich haben sie sich an Mountain-Bikes auch schon versucht.

Einmal wieder neben den eingefahrenen Chopper-Spuren die Wandertüten aufreißen, das möchte auch der Chef von Blüsch Motorcycle Products. Mit leuchtenden Augen berichtet er von der Wiederkehr der legendären amerikanischen Auspuffschmiede Vance&Hines. Die haben einen Ruf zu verlieren und treten mit einer neuen Auspufflinie auf den Markt, die sich an Besitzer japanischer Superbikes richtet. Dabei lassen sie das übliche Racing-Gedöns außen vor und sagen stattdessen: Dragster, Boys. That's it. Sieht wild aus und wird sicher seine Freunde finden.

Lang gestrecktes, flaches, ultrabreit bereiftes Unfahrbarkeitsmaterial mit zwei Fingern breit Bodenfreiheit gab es in Bad Salzuflen in Hülle und Fülle zu bestaunen. Interessant ist bei diesen Motorrädern immer wieder der gewaltige Aufwand, der in den Details steckt. Etwa einer wunderschön aufgeräumten Gabelnlandschaft, die befreit ist von jeglichen sichtbaren Schrauben und vor allem frei ist von allem Kabel- oder Bowdenzugsverhau.

Aber es gab auch reichlich Custom-Bikes, denen man ansah, dass ihr Besitzer noch einen ausgeprägten Wunsch nach handfester motorradrätiger Fortbewegung hat. Fahrspaß, bei dem die Themen Federung, Schräglage und Bremsanlage nicht zu kurz kommen dürfen. Und für diesen Klientel hält bekanntlich Harley-Davidson seit geraumer Zeit den heftig nach Männerschweiß riechenden Dirt Track-Klon mit Modellkürzel XR 1200 bereit. Ertliche Umbauer haben sich bereits dieser Maschine eingehend angenommen und stellen ihre Ergebnisse auf der Custombike dem ebenso zahlreichem wie interessierten Publikum vor. Dabei standen bei allen Anbietern zwei Ansatzpunkte im Mittelpunkt der Aktivitäten. Ansatzpunkte, die auch schon kurz nach der Pressevorstellung im Frühjahr 2008 kritisiert wurden. Als da wären der böse aufsetzende Auspuffkrümmer und die Sitzbank mit ihrer stark nach hinten abfallenden Sitzfläche für den Sozius. Eine auch optisch sehr propere Lösung dieser Themen bot in Bad Salzuflen das Team von R&R Customizing, ansässig im fränkischen Poppenlauer. Wer eine XR fährt, sollte sich deren Interpretation einmal in Ruhe ansehen. Die spektakulärste XR-Nachrüstauspuffanlage gab es aber an einem anderen Stand zu sehen. Die Stuttgarter-Bike-Schmiede hält die zweifarbige Manic-Auspuffanlage für alle XR-Maniacs bereit. Die müssen allerdings 2300 Euro dafür auf den Tresen blättern. Und wenn sie dann nicht klamm sind, finden sie noch etliche Karbon-Loeckereien für die Dirt Track-Harley, die das Rad zwar nicht wesentlich leichter, so aber zumindest für das Auge noch attraktiver machen. >

Harley-Davidson und sämtliche Derivate sind beim Custom-Volk hoch geschätzt



XR 1200. Eine der schönsten Varianten zeigte R&R Customizing



Ex-Triumph. Der Trend zur Minimal-Frontpartie hält weiter an



Japanische Klassik, überzeugend vordelt und nett verpackt



Brutal. Dragster-Röhren von Vance&Hines für die Japaner

Auch die Freunde aus der benachbarten Buell-Welt fanden auf der Custombike-Messe jede Menge Stoff für ihre unvergleichlichen Twins. Ganz aktuell stehen hierbei die neuen 1125er Typen mit dem potenten Vierventil-Motor im Fokus der Zubehörmacher. Technisch sinnvoll sind da etwa die neuen Kühleraufnahmen von Buell-Hannover. Mit denen wird die warme Abluft nach außen und nicht – wie beim Serien-Motorrad – zum heißen Motor hin abtransportiert. Als besonderes Schmankerl für die Freunde von Erik Buells Motorrädern hatte man noch eine Sonderschau „25 Jahre Buell“ in einer der insgesamt drei Messehallen installiert. Hier gab es vom Werksrenner bis zum liebevoll ziselierten Custom-Unikat die ganze Bandbreite der zum Harley-Konzern gehörenden Firma zu sehen.

Auch eine andere amerikanische Motorradfirma, die man ansonsten auf großen Messen hierzulande vergeblich sucht, war in Bad Salzuflen mit einem attraktiv ausgestaffierten Stand vertreten: Boss Hoss. Das ultimative Übermotorrad durfte auf der Custombike wahrlich nicht fehlen. Wer sich traut, darf sein Riesenrad auch mit getuntem V8-Big Block ordern. Gut 500 Pferdestärken gilt es dann zu verwalten. Oder einfach zu besitzen. Dann hätte man zumindest ganz argerecht das Gefühl, im wilden Westen zu den großen Ranchern zu gehören.

Wem bei derartigen Anblicken die Knie weich wurden, entweder vor purer Begeisterung oder aber vor blankem Entsetzen, der durfte seine in Bewegung geratene Hüften bei handverlesenen Rockabilly-Klängen vollends in Schwung bringen. Oder sich in bester Wer-traut-sich-Manier gleich zum Live-Tätowierer auf den Sessel legen. Und selbst wenn sich das alles ein wenig stereotyp liest, war das Publikum in Bad Salzuflen keineswegs so homogen einformig gebürstet, wie es an dieser Stelle möglicherweise erscheinen mag. Vom gereiften Head Banger mit vollständiger Led-Zepplin-Plattensammlung über den unvermeidlich mit Lametta vollgepiercten Szenegänger bis zum dezent-solventen Geschäftsmann in den Spürfüßern samt Drinfreundin war einschließlich der von etlichen Besuchern mitgebrachten Kinder alles vertreten, was auch auf einer „normalen“ Motorradmesse durch die Flure stöbert. Mit einem großen Unterschied. Der Motorrad-Spirit war an jeder Ecke geradezu mit beiden Händen und aus dem vor Motorradlust bebenden Vollen greifbar. Da überrascht es kaum, dass neuerdings auch die großen Hersteller das Custom-Thema für sich neu entdecken. Was etwa Yamaha mit der per Internet-Bestellung selektiv verteilten und immerhin mit rund 20.000 Euro dotierten VMAX treibt, ist nichts anderes als Customizing ab Werk.

Und wenn BMW mit seiner aktuellen Projektstudie mit Namen „Custom Concept“ (siehe MO 12/08) derzeit versucht auszuloten, inwieweit der geeignete Boxer-Kunde auf ein individuell ab Werk konfiguriertes Rad reagiert, dann ist das nichts weiter als der berechtigte Versuch eines Großserienherstellers, seine Seismographen auf die Kundenwünsche der Zukunft neu einzupegeln. So gesehen wird klar, dass eine Messe wie die Custombike streng genommen komplett in die emotional in weiten Teilen uninspirierend verhärmt Internot als vitalisierender Bestandteil integriert gehört. Zumindest die Custombiker dürften damit keine Probleme haben. □

Dramatische 500 PS im Motorrad. Bitteschön, Boss Hoss samt V8 Big Block bringen es





## SONDER-AUSSTELLUNG 25 JAHRE BUELL MOTORCYCLES

X1 »PEARL HARBOUR«

peinlich, peinlich,  
aber nicht auf MEINEM  
Mist gewachsen!

An dieser ultra-radikalen X1 ist fast alles von privater Schrauberhand selbstgebaut oder intensiv überarbeitet worden. Allein für das Tankcover dengelte Besitzer Frank Butte vier Wochen lang jeden Abend – inklusive der Wochenenden – knapp zwei Quadratmeter Alublech in Form.

Als Ergebnis langer und intensiver Arbeit honorierte Eric Buell bei einem Treffen in East Troy die Maschine mit den Worten: »Das ist Kunst!«

Unmöglich, an dieser Stelle auf die unzähligen Details dieses Umbaus einzugehen. Wer mehr wissen will: Ein Bike-Portrait der »Pearl Harbour« findet sich in DREAM-MACHINES 3/2007

**SPECIAL GUEST**

um: 1199

g leer |V/n

Frank Butte



frankbutte@t-d



DREAM  
MACHINES





BIKE  
NEW

Motor  
Magazin

Tattoo

CUSTOMBIKE

MAN  
MACHINE

dirtbike  
DAS OFFROAD- UND SUPERMOTO

HARLEY-DAVIDSON  
DREAM  
MACHINES

dirtbike  
Das Offroad- und Supermoto

CUSTOMBIKE