

biker's power

American Motorcycle Magazin

EUROPEAN BIKE WEEK - FAAKER SEE

Harley Village - AREA 1 - Arneitz Custom Show - biker'spower Village

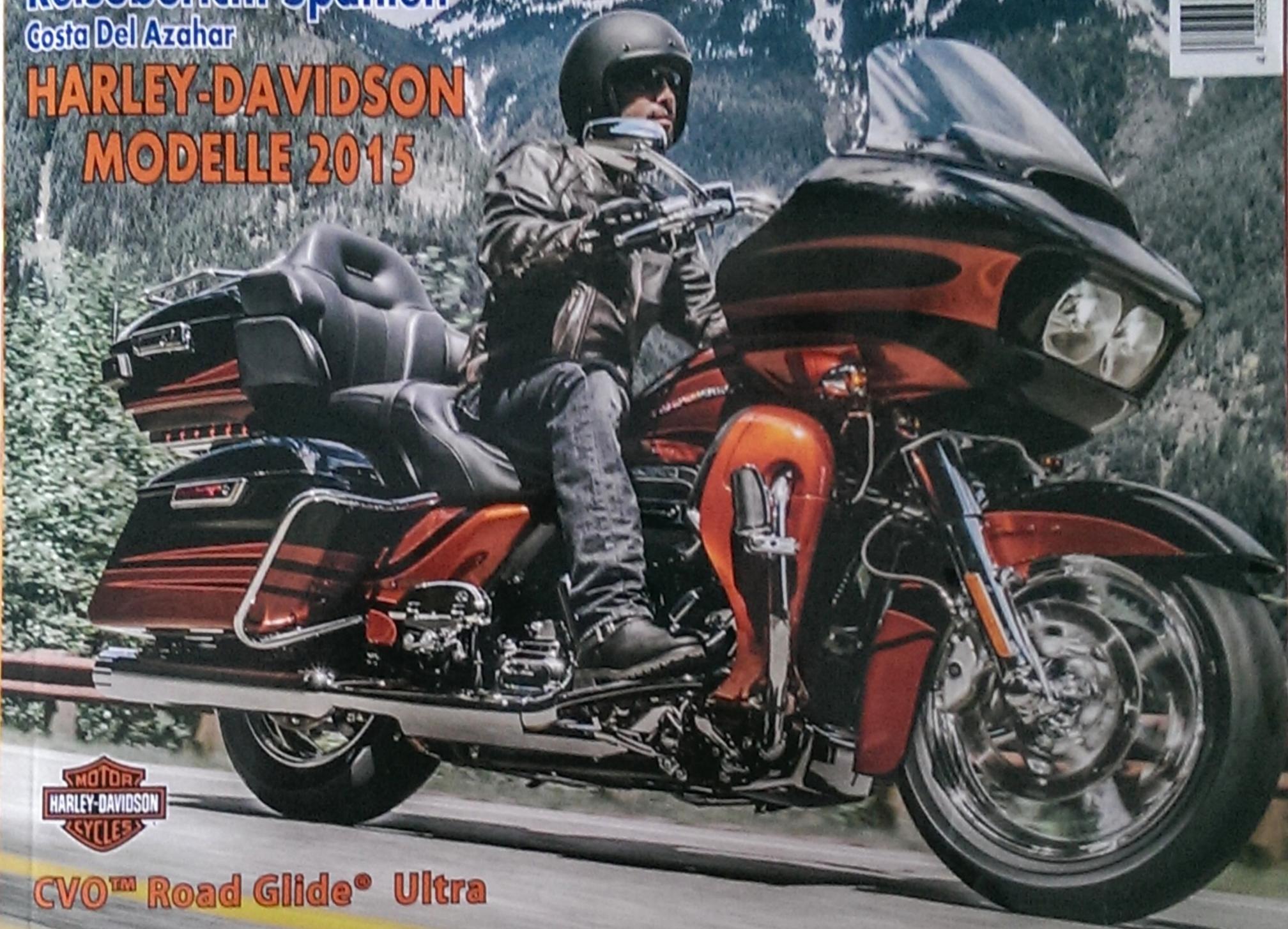


Lakeside Chapter
Noris Chapter

Reisebericht Spanien

Costa Del Azahar

HARLEY-DAVIDSON MODELLE 2015



CVO™ Road Glide® Ultra

BIKE FARM MELLE



World's Finest Products For Harley-Davidsons



BOBBER GARAGE „JIMMY CORNETT Tribute BIKE“

FISHERMAN'S CHOP



Ein Bobber mit Stil aus Melle:
Custom Chrome Europe's 2014 „Bolt On and
Ride“ Softail Slim ist ein echter Show-Stopper!



World's Finest Products For Harley-Davidsons

Das ist ein Umbau, der es nicht nötig hat nach Komplimenten zu fischen! „Fisherman's Chop“ bekam seinen Namen für die prägende Airbrush-Arbeit von AHA-Design, deren „Schuppen“ sich über Tank und Metallteile ziehen – diese Softtail wäre in jeder Bike-Show eine ernsthafte Konkurrenz. Eine exzellente Arbeit vom Team der Bike Farm in Melle, deren Chef Gerd Remmert auch ähnliche Bikes bewegt. Bike Farm Melle, wahrscheinlich der größte unabhängige Harley-Davidson Customizer in Deutschland, hat auch mit den Limits des „Bolt On and Ride“ Konzepts einen absoluten „Eyecatcher“ gebaut, der in der besten Tradition seiner radikalen Design-Bikes steht, welche schon Pokale in Daytona und auf internationalen Shows gewonnen haben. Basierend auf der Softtail Slim, entstand ein Bike der Extraklasse, welches Gerd's Passion für das Thema „Old School“ widerspiegelt.

FISHERMAN'S CHOP



MADE BY BIKE FARM MELLE

In kürzester Zeit ist die Softtail Slim zu Harley-Davidson's meistverkauftem Modell für Custom-Umbauten und Projekte im „Bolt On and Ride“ Stil geworden. Der günstige Basispreis spielt dabei sicher auch eine Rolle, aber die Maschine bietet eine hervorragende Grundlage für Umbauten – was die Bike Farm in den letzten Jahren mehrmals unter Beweis gestellt hat. Als Teil der von Custom Chrome Europe ausgewählten 2014 „Bolt On and Ride“ Baumeister legte sich das Team natürlich besonders ins Zeug und strippte die „Slim“ bis fast auf den Rahmen. Redefiniert als „New School“ Custom, nutzten die Bike Farmer sowohl den 2013er Katalog, als auch schon neue Teile für die 2014er Ausgabe, welche zu diesem Zeitpunkt schon in Arbeit war. Insbesondere das 2013er Harley-Davidson Modelljahr machte dieses Projekt zu einer Herausforderung, denn die inzwischen in der Serienproduktion verwendeten Technologien, wie ABS und CAN-Bus-Elektrik, machen die Umbauten für traditionell eingestellte Customizer anspruchsvoll. Insbesondere die CAN-Bus-Elektrik hat das Leben der Harley-Davidson Customizer für immer verändert: Nicht nur unabhängige Schrauber (von Garagenbastlern gar nicht zu reden) müssen sich über die Umbaumöglichkeiten der damit ausgestatteten Modelle informieren – oder noch einmal die Schulbank drücken, um die „Elek-Tricks“ der Can-Bus-Ara zu lernen, um so banale elektrische Komponenten wie Blinker, Lampen und Scheinwerfer montieren zu können. Zur Erklärung CAN steht für „Control Area Network“ und wurde zwischen 1983 und 1987 von Bosch für die Automobilindustrie entwickelt.

Ziel: Bei den damals ausufernden Kabelbäumen Kupfer, sprich Geld und Gewicht zu sparen. Wie funktioniert das? Statt stromführende Kabel von der Batterie an den Schalter und von dort an die Lampen, Blinker, Hupe etc. zu führen, wird lediglich EINE „Steuerleitung“ von der Schaltereinheit am Lenker an eine Steuerbox gelegt und über kodierte Digital-Impulse der Hauptstrom via „Blackbox“ direkt an die Verbraucher geleitet. Weil die Digitalsignale schwach und nur stoßweise gesendet werden, können die Leitungsquerschnitte verringert werden.

Genauer betrachtet sind die Gewichtssparnisse bei einem Motorrad-Kabelbaum eher im Gramm-Bereich, aber auch für Customizer haben CAN-Bus-Systeme einen bahnbrechenden Vorteil: Es müssen bei einem Lenker-Umbau auf versteckte Leitungen nicht mehr Ummengen von Leitungen in die Röhre gezwängt werden! Das CCE Caniox-System macht es zudem einfach, andere Schaltereinheiten, Digital-Blinker und sonstige elektrische Komponenten an den neuen Harley-Modellen zu montieren: Im Falle von „Fisherman's Chop“ sind dies Kustom Tech Schalter, LED Blinker und das seitlich montierte Thunderbike-Rücklicht. Trotz Serienrahmen steckt in „Fisherman's Chop“ jede Menge Handarbeit: Die Krümmer wurden mittels Biltwell's „Universal Exhaust Builder Kit“ zunächst hautnah am Motor verlegt, gepunktet und dann verschweißt und verschliffen. Die coolen „Trumpet-style“ Endtöpfe sind ebenfalls wieder da – und jetzt in bester Qualität und mit TÜM Die Bike Farm Metallschmiede hämmerte ihre eigene Interpretation aus CCE's „Typ A“ Schutzblech und baute gleich noch die passende Sissybar dazu. Der Biltwell Sitz wurde vom Haus-Lederspezialist der Bike Schmiede mit einer gelungenen Arbeit überzogen. Noch niedriger wurde die Sitzposition mit Werner Müller's etabliertem Tieferlegungs-Kit und den RST-Performance „New Style“ Wide Glide 6“ Gabelbrücken. Dafür konnten die Serien-Gabelrohre weiter verwendet werden.

Leistung ist eigentlich bei „New School“ und „Old School“ Umbauten selten ein Thema, schon gar nicht, wenn bereits satte 103 Cubic Inch im Fahrwerk hämmern. Der Twin Cam der „Slim“ ist kraftvoll und zuverlässig – und ist mit dem Einspritz-Mapping ausbaufähig. Zudem klingt eine Erweiterung von 103 auf 106 Cubic Inch nicht nach wirklich viel mehr Hubraum. Doch der S&S 106 Cubic Inch Kit macht einen Unterschied. Der Umbau ist einfach, weil nur Zylinder und Kolben getauscht werden. Die Adaption der Serien-Einspritzanlage erfolgt über CCE's bewährtes ThunderMax Modul und resultiert in einer schnelleren Reaktion am Gasgriff und satter Power. Das ist keine alte Knuacke oder Pan, bei der mal +/- 40 PS tickern – mit dem S&S Upgrade können über 100 gallopernde Pferde aktiviert werden – weshalb man auch Daytona's „High Pressure“ Ölpumpe statt der Serienschmierung verwendet. Auf der rechten Motorseite schweißte man das Xzotic Cam Cover an das OEM „Twin Cam“ Seriencover und auch die Zylinderköpfe wurden auf „Knuacklehead“ Optik getrimmt.

Custom Chrome Europe und die Bike Farm setzen mit diesem Bike ein Signal: Auch extremes Customizing der neuen Harley-Modelle ist möglich: Mit CAN-Bus und ABS! Eine gute Nachricht für alle Harley-Customizer! Ahoi „on the road...“

Text & Fotos: Horst Rösler



Technische Daten:

Name:	Fisherman's Chop
Besitzer:	Bike Farm
Auf-/Umgebaut:	Bike Farm
Jahr:	2013/14
Bauzeit:	3 Monate
Fertigstellung:	Februar 2014
Modell:	Softail Slim 2013
Motor:	Baujahr 2013
Block:	HD stock 103 Cubic Inch
Kurbelwelle:	Serie HD 103 Cubic Inch
Zylinder:	S&S 106 Cubic Inch Kit
Kolben:	S&S 106 Cubic Inch Kit
Hubraum:	106 Cubic Inch
Pleuel:	Serie HD
Zylinderköpfe:	Serie HD 103 Cubic Inch
Ventile:	Serie HD
Stößel:	Serie HD
Nockenwelle:	Serie HD, 103 Cubic Inch
Vergaser:	HD Delphi Fuel Injection
Luftfilter:	Cycle Kraft "5 Spoke"
Zündung:	HD mit ThunderMax
Krümmen:	Biltwell "Universal Builders Kit"
Endtöpfe:	Shorty Megaphone
Leistung (PS):	Macht Spaß!
Übersetzung:	Baujahr 2013
Typ:	Serie HD
Gänge:	6
Schaltung:	Fuß
Primärtrieb:	BDL 2" polierter Beltdrive
Kupplung:	BDL „Lock up“ Kupplung
Sekundärtrieb:	Serie HD mit Rev Tech "Nitro"
Rahmen:	HD FLS Baujahr 2013
Lenkkopfneigung:	Serie HD
Schwinge:	Serie HD
Stoßdämpfer:	Serie HD Müller Motorcycles Tieferlegungs-Kit
Gabel:	New Style Wide Glide 6°
Rad vorne:	2,15 x 21" RevTech „Nitro“
Nabe:	RevTech
Speichen:	RevTech „Nitro“
Reifen:	Maxxis MH90-21
Rad hinten:	3.50 x 16" RevTech „Nitro“
Nabe:	RevTech
Speichen:	RevTech „Nitro“
Reifen:	Maxxis 130/90-16
Bremsscheibe:	RevTech „Nitro „
Bremszange:	RevTech Vierkolben-Zange
Lenker:	Biltwell "High Drags"
Spiegel:	Never look Back!
Armaturen:	Kustom Tech
Fußrasten:	Rebuffini "Ellipse"
Tank:	Indian Larry 3.5 Gallonen für „Lucky F*cker“ EFI Adapter
Sitzbank:	West Eagle "Slimline" mit Ledercover der Bike Farm
Öltank:	HD-Serie
Schutzblech h.:	Jammer "Ribbed", modifiziert
Sonstiges:	Sissybar handgefertigt
Lampe vorne:	Cycle Kraft
Rücklicht:	Thunderbike
Blinker:	RBS LED
Blinker:	motogadget "Blaze"
Lackierung Idee:	Bike Farm
Ausführung:	AHA Design
Basislack:	Orange und Blau
Airbrush-Gemälde:	AHA Design

