NO

MERCY!

Auf Herz und Nieren getestet...

Wer jahrelang andere Bikes gefahren ist, merkt unter Umständen erst beim Umsatteln auf eine Harley, was er versäumt hat. Jürgens Einstiegsdroge in die Milwaukee-Welt war eine Softail, die der Ducati-Fahrer zunächst mal gemäß dem Motto "No Mercy!" ohne jede Gnade auf Herz und Nieren getestet hat. Und im Serienzustand konnte das Teilchen natürlich nicht bleiben...

Eigentlich stammt Jürgen aus dem Lager der Corsen. Alles, was ein italienischer Rassesportler und eine Harley gemeinsam haben, reduziert sich wohl auf die Tatsache, dass beide ihre Kraft aus zwei Zylindern schöpfen. Dennoch konnte Jürgen dem Reiz einer Softail irgendwann nicht widerstehen. Italienische Kurvenjäger und im Vergleich dazu doch weitestgehend behäbige Harleys gegenüberzustellen, erinnert an den Versuch, Äpfel mit Bananen vergleichen zu wollen. Dabei wird die Umstellung auf den American Way of Ride bereits vor dem ersten Druck auf den Startknopf leicht gemacht. So entfällt etwa im allgemeinen das lästige Hineinquetschen in die maßgeschneiderte Wurstpelle. Protektorenkombi samt Kniepads passen einfach nicht zum Thema. Also: Jacke an, Deckel drauf und ab auf die Straße!

Spätestens am Ortsausgangsschild dürfte ein weiterer, nicht unerheblicher Unterschied deutlich werden. Statt wie gewohnt den Gashahn für den ersten Adrenalinschub bis zum Anschlag aufzureißen, verführt das amerikanische Eisen eher zu einer etwas gemächlicheren Gangart. Dafür registriert man, nicht zuletzt auch aufgrund fehlender Lederpelle, den Fahrtwind intensiver; man nimmt die Gerüche von Wald und Wiesen wieder wahr, und es bleibt einfach etwas mehr Zeit, die Landschaft zu genießen. So gut, so schön - rundum konnte die Serien-Softail Jürgen aber doch nicht gefallen, weshalb er nach einem Schrauber Ausschau hielt, der die Harley seinen Wünschen entsprechend umbauen konnte.

Von Delmenhorst zum Ride-Inn Oldenburg ist es nur ein Katzensprung, und somit war es nur eine Frage der Zeit, bis sich die Wege mit Jürgens Namensvetter kreuzten. Jürgen als führender Kopf vom Ride-Inn ist bekannt dafür, dass er überzogenes Customizing verteufelt, solange es sich nicht auf der Straße bewähren kann. Und Jürgen, der frischgebackene Harley-Owner, wollte genau das: Sinnvolle Modifikationen, die seinen neuen Hobel technisch, aber auch optisch aufwerten. Es musste kein Designkunstwerk werden, mit dem man über die einschlägigen Showmeilen eiert, sondern ein auf die Bedürfnisse des Vielfahrers abgestimmtes Custombike.

Als erstes sollte das Fahrwerk überarbeitet werden. Die Fat-Glide-Gabel von SJP hatte sich zuvor schon an etlichen Aufbauten bewährt und kam auch hier mit zwei Zoll Verlängerung zum Einsatz. Beim Ride-Inn schwört man auf die Rahmen und Komponenten von VG Motorcycles. So erstaunt es nicht, dass eine VG-Offset-Schwinge im Heck platziert wurde. Die Suche nach passenden Rädern führte zu Rick's, wobei die Baden-Badener zwei 18-Zoll-Scheibenräder lieferten. Auf extreme Maße verzichtete man bei der Reifenwahl bewusst, statt dessen setzte man auf einen verhältnismäßig moderaten 240er. Solide zeigen sich auch die Bremskomponenten. An der Front wurden 2x4-Kolben von SJP und zwei 11,5-Zoll-Braking-Scheiben montiert. Für die Hinterradbremse sollten 2-Kolben von SJP und eine 10-Zoll-Braking-Scheibe genügen.

Soviel zu den Fahrwerkskomponenten, die sicherlich neben der Funktionalität ihre optischen Reize haben. Da das Aussehen eines Bikes jedoch

Easyriders

HARLEY-DAVIDSON
MOTOR CO. INC.

vorrangig durch die Blechteile bestimmt wird, stand unbedingt eine Verlängerung des Benzintanks auf dem Programm. Um die gesamte Linie zu optimieren, wurde zudem noch das komplette Heck überarbeitet. Die minimalistische Radabdeckung verläuft nun fließend bis an den Tank. Ferner hat man hier den Sitz integriert statt aufgesetzt, was zu einem harmonischen Gesamtbild beitragen sollte.

Das sprichwörtliche Tüpfelchen auf dem i bildeten schließlich verschiedene Accessoires, mit denen etliche Serienteile ersetzt wurden. Zu nennen wären hier beispielsweise der Sitz, die Spiegel und die Griffarmaturen, die allesamt auf den Werkbänken des Ride-Inn entstanden sind. Die Riser dagegen stammen ebenso von SJP wie die Fußrasten.

Unmittelbar nach unserem Fotoshooting wurde das Bike an Jürgen übergeben, der mit dem Ergebnis mehr als zufrieden zu sein scheint. Denn die Ducati soll er mittlerweile nur noch selten aus der Garage holen...

Text & Fotos: Peter Schulz

TechInfo

Allgemeines
Besitzer: Jürgen M.
Ort: Delmenhorst
Aufbau: Ride-Inn Oldenburg/Bremen www.ride-inn.de
Modell: Softail
Jahr: 1992

Motor
Hersteller: Harley-Davidson
Jahr: 1992
Typ: Evo
Hubraum: 1340 ccm
Nockenwelle: Crane
Vergaser: Mikuni HSR 42
Luftfilter: Tear Drop
Zündung: HI 4 Single Fire
Auspuff: Tapered-Style-Dragpipes

Getriebe
Hersteller: Harley-Davidson
Jahr: 1992
Gänge: 5

Lackierung
Idee: Jürgen M.
Ausführung: Polster

Rahmen
Hersteller: Harley-Davidson
Jahr: 1992
Typ: Softail
Lenkkopfneigung: 32 Grad
Schwinge: VG Motorcycle Products
Stoßdämpfer: OEM, tiefergelegt

Zubehör
Lenker: Drag Bar
Riser: SJP
Armaturen: Ride-Inn
Fußrasten: Ride-Inn
Benzintank: Smooth-Top-Stretchtank
Öltank: OEM
Schutzblech (v.): BK Tribal
Schutzblech (h.): Ride-Inn
Scheinwerfer: 5" Custom
Rücklicht: LED
Blinker: Kellermann
Elektrik: Ride-Inn
Sitz: Ride-Inn

Gabel
Hersteller: SJP
Typ: Fat Glide
Verlängerung: 2 Zoll

Räder
Hersteller: Rick's
Dimension: 4 x 18 (v.), 8 x 18 (h.)
Reifen: Metzeler, 130/60 R 18 (v.), 240/4 VR 18 (h.)
Bremsscheiben: Braking
Zangen: SJP