

Projekt 36-Special

Beigesteuert von Administrator
Mittwoch, 7. Juli 2004
Letzte Aktualisierung Mittwoch, 8. Juli 2009

Was kann es schöneres geben,
als möglichst viele der eigenen
Goodies in einen Neuaufbau
zu stecken ...

... das hörte Gerd Strubbe, Inhaber von IRON WING, oft, wenn er als Customizer in Europa weit bekannt und als Produzent einer Reihe von Parts inclusive der international bekannten Knovelhead Rockerboxen aufgesucht wurde.

Wer bei IRON WING sein Custom Bike bauen lässt, der will in der Regel auch die hauseigenen Parts verbaut sehen", erzählt Gerd. Die Entwicklung von Teilen ist, neben den Reparaturen, das, womit man sich die im norddeutschen Bremerhaven im Stadtsüden angesiedelten Custom und Parts Schmiede hauptsächlich beschäftigt. So wird derzeit beispielsweise mit Hochdruck an einem neuen Luftfilterdesign gearbeitet, der schon bald als weiteres Produkt auf den Markt kommen soll.

Darum geht es hier in diesem Artikel allerdings nicht. Hier soll es weniger um einzelne Teile gehen, als vielmehr um das was man aus ihnen machen kann. Bikes, wie das hier beschriebene Prachtstahlross von Torsten aus Bremerhaven.

"Manche Kunden haben ganz exakte Vorstellungen. Bei diesem Auftrag hatten wir jedoch, abhängig von der Vorlage, weitestgehend freie Hand. Nur die Lackierung sollte sich so nah wie möglich an der Vorlage orientieren und im Prinzip sollte es ein Oldstyler werden" berichtete Gerd.

Als Torsten, ein alter Freund und Kunde des Hauses, eines Tages in die Werkstatt kam und die Abbildung einer alten Big Twin Model 74 aus den dreissiger Jahren aus der Tasche holte und vor uns ausbreitete, fragten wir uns alle, wie wohl ein Nachbau auf der Basis heute verwendeter Materialien und Technik aussehen würde.

Von diesem Gedanken inspiriert entschloss sich Torsten nach einigem hin und her ("Mein lieber Finanzminister ...") nicht viel später diesen Neuaufbau in Auftrag zu geben. Man (Gerd und Torsten) beschloss auch gleichzeitig die nicht mehr unbeträchtliche Anzahl von Produkten aus dem Hause IRON WING in diesem Stahlross mit zu verbauen und an geeigneten Stellen neue Lösungen zu erarbeiten (stossgedämpfte Sattelstütze, Instrumentierung des Skull Dash).

An erster Stelle bei den eigenen Parts standen da selbstverständlich die Knovelhead Rockerboxen, die dem Hobel einen Knucklehead ähnlichen Stil (auf der Basis eines Early Shovel Motors von S+S) verpassen sollten. Nicht zu vergessen die dazu gehörenden polierten Edelstahl-Ölleitungen mit der gewissen Biege. Alternativ hätten auch flexible Leitungen eingebaut werden können, Torsten entschied sich aber für die Polierten.

Für den Ölfilter wurde ein Limagehäuse aus gedrehtem Aluminium entworfen. Am vorderen Motorblock angeflanscht und mit zwei Leitungen (jeweils gemischt Edelstahl und Gummischlauch - wegen der Vibrationen) versehen, die unterm Motor verlaufen, wurde der Filter mit dem Ölkreislaufsystem verbunden.

Der Sattel ist auf einem Edelstahlträger, der nach vorn zwischen den beiden Tankhälften am Rahmen befestigt wurde, mit einem Stoßdämpfer ausgestattet, der im Rahmenrohr versenkt ist. Die Vorderradbremse von S-S-C brauchte erhebliche Nacharbeiten und Korrekturen, bis hin zur extremen (gewünschten) Verkleinerung der Bremsscheiben, bis alles nach Wunsch funktionierte und auch aussah.

Die Öltankhalterung aus Edelstahl, die den Öltank und den Rahmen (V-G) über Erschütterungen dämpfende Silentblöcke verbindet und zudem über eine Aufnahme für den Kupplungszug verfügt.

Der mit zusätzlichen Instrumenten versehene Skull-Dash (Amperemeter und Öldruckanzeige), der auch bei Nachtfahrten seinen Führer nicht im Dunkeln fahren lässt (weil rote LED's genügend Lichtausbeute erzeugen).

Der Seitenständeranschlag aus Edelstahl mit Einstellschraube. Die Schmuckachse aus Edelstahl, die nur aus schmückenden Gründen ("... sieht doch geil aus!") in der Softailschwinge mitschwingt.

Und 'Last But Not Least' die gesamte Fahrzeugelektrik, die mit jeder Menge Kennzeichnungen versehen einen möglichen späteren Eingriff auf Anhieb durchschaubar macht.

Die Basis für den Aufbau bildete dann, wie schon erwähnt, ein V-G Rahmen aus dem Jahre '93, der vorne als Hardtail und hinten als Softail ausgelegt ist. Der Motor für diesen Rahmen kommt von S+S, ist ein Early Shovel im Generator/Alternator Gehäuse und wurde mit 1340'er Zylinder von STD, S+S 1340'er Kurbelwelle, Andrews Nockenwelle, S+S Doppelzündung Zylinderköpfen und Arias-Kolben ausgestattet.

Die Ventile von Velva Touch, die Zündung, eine Dyna 2000 I und ein DellOrtho 40 Ø runden das System ab. Die Schmierung besorgt eine S+S Ölpumpe, EVO System. An den Auslässen sitzen Krümmer von V-Team, die in Zusammenhang mit den Original Police Mufflern für die hier notwendige Geräuschkämpfung sorgen sollen. Das 4-Gang Getriebe zum Motor kommt von RevTech und die Kupplung ist eine IRON WING Spezialbearbeitung.

Der Primärtrieb liegt als Kette in einem FXSB-Kasten und wird getrennt geschmiert, der Sekundärtrieb ist als Belt angelegt und wirkt auf ein Speed Point Pulley der gleichzeitig auch als Bremse funktioniert.

Der V-G Rahmen ist vorne mit einer Original Springer Gabel und hinten mit einer Original H-D Schwinge bestückt, die von Progressive Suspension Federbeinen abgefedert wird.

Als Räder wurden bewusst H-D Original 16" Gussräder mit 16 Speichen ausgewählt, die hinten aber noch überarbeitet werden mussten. Weisswandgummis für diesen Felgen sind Avon Gangster MT90 H16.

Der Lenker von V-Team, der in Lenkerhaltern von IRON WING sitzt, rundet den guten Eindruck, den das Bike hinterlässt, nach oben ab.

Der Sattel von Corbin wird von einem VA-Träger aufgenommen und nach unten von einem Stoßdämpfer abgefedert.

Vor dem Fatbob-Tank zündet eine Springer-Lampe das Hauptlicht. Als Rücklicht und Plate fürs Kennzeichen wurde ein BMW Cruiser Teil entfremdet.

Die Armaturen sind Harley-Davidson Originale, genauso wie die Harley-Davidson Trittbretter und die Harley-Davidson Original Schutzbleche für Hinter- und Vorderrad.

Aufgehängt sind diese Bleche auf aus VA ausgelaserten Edelstahlträgern, die handbearbeitet in die richtige, dem Original nachempfundene Form gebracht wurden.

Noch eins - die vorderen Blinker sind als Leuchtkörper zwar eingekauft aber in der Anbringung von Gerd's IRON WING so hergestellt und bearbeitet.

Ach die Lacker - das war auch so eine Geschichte. Letztlich brauchte es derer drei, bis zuletzt K.H.Wiese, aus Schiffdorf, für den richtigen Farbauftrag sorgte.

Angaben zum Motorrad : Marke/Typ Knovelhead / Early Shovel Baujahr 2002 Besitzer Torsten, Bremerhaven Erbauer

IRON WING Team, Bremerhaven Motor Baujahr 2002 Zylinder 1340 STD Hubraum 1340 ccm Zylinderkopf S+S

Doppelzünd. Kolben Arias Nockenwelle Andrews J KurbelwelleAriasGehäuse S+S Generator/Alternator Ventile/
Steuerung Velva Touch Ölsystem S+S Pumpe, EVO-System Zündung Dyna 2000 I Luffilter H-D Original rund Verg

DellOrtho 40 Ø IRON WING Getriebe 4-Gang / Rev-Tech Auspuff V-Team / Police Muffler Kupplung

IRON WING Special Primärantrieb FXSB-Kasten Kette getr. Schmierung Sonstiges

Ölfilter im LiMa-Gehäuse IRON WING Sekundärantrieb Belt / Speed Point Pulley-Bremse Fahrwerk Rahmen V-G, vo. Hardt
hi. Softail, Bj. 93 Veränderungen IRON WING Gabel Springer Original Gabelbrücken Springer Original Lenker V-
Team Lenkerhalter IRON WING Schwinge HD Original Federbeine Progressive Suspension Räder vorn HD Original 16" ”
Guß hinten 16 Speichen, überarbeitet Bremse vorn

S-S-C, überarbeitet von IRON WING hinten Speed Point 6 Kolben Pulley Bremse Sonstiges

Bremsleitungen IRON WING Zubehör
/Specials: Lack 36-Special / Lack K.H. Wiese Tank Fat Bob Elektrik

IRON WING Special Lampe Springer Instrumente Amperemeter und Öldruck Rücklicht BMW Cruiser Sitz

Sattel Corbin /
VA Halterung von IRON WING Armaturen H-D Original Sonstiges

Sattelstütze mit Stoßdämpfer
von IRON WING Fußrasten H-D Trittbretter Sonstiges

Skull Dash mit eingebauten Instrumenten von IRON WING Schutzbleche original vorne und hinten

Text : wut
Fotos: wut
© wut, 2002