

# H-D **RACING**

Der Custom-Wolf, sein bürgerlicher Name ist Wolfgang Bätz, erzählt uns hier, wie es zu der doch recht sportlich angehauchten Harley kam

»TEXT: Wolfgang Bätz »FOTOS: Volker Rost







## HOCH UND SPORTLICH STATT TIEF UND BREIT WAR DAS MOTTO

**A**ngefangen hat alles damit, dass ich für Ralfs Frau Eva eine V-Rod auf- und umgebaut habe. Auch Ralf wollte ein Bike, allerdings hat er sich wegen seiner stattlichen Körpergröße von 1,90 Meter für eine ohnehin schon recht hoch bauende XR 1200 entschieden. Und zum Glück hatte Ralf kein Verlangen, seine Sporty mit Stollenreifen und einem Miniaturlenker auszurüsten. Er wollte vielmehr etwas „Flottes“. Ich schlug ihm vor, aus der Sporty die Custom-Wolf-Interpretation

eines modernen Cafe Racers zu bauen. Die Idee der H-D Racing war geboren. Leichter, hinten höher, vorn ein wenig tiefer – schon ist die Sporty kopflastiger, optisch ansprechender und agiler.

Ganz so einfach war die Umsetzung dann natürlich nicht. Eine gefräste hauseigene Gabelbrücke mit integrierten Stummellenkern und eingelassenem motogadget-Instrument machte den Anfang. Schwieriger erwies sich der Umbau der Heckpartie, da der originale XR-1200-Rahmen hinten ziemlich breit ist.

Also wurde erst einmal abgetrennt, was nicht mehr gebraucht wurde, dann konnte es mit der Gestaltung des Hecks losgehen. In Anlehnung an die Tankform wurde ein Modell gebaut. Eine vernünftige Sitzhöhe für Kunde Ralf ließ sich relativ leicht mit längeren Federbeinen von Öhlins darstellen.

Und auch der unselige Originalauspuff musste unbedingt weichen. Krümmer von Sebring, mit einem Kat kurz hinter dem 2-in-1-Sammler, erwiesen sich als perfekt. Somit konnte ich einen Endtopf von Leo Vince mit einem filigranen Halter hinter dem Kat andocken. Meine Vision eines modernen Cafe Racers nahm Formen an. Der Scheinwerfer der Yamaha MT 03 passte perfekt ins Konzept. Doch nachdem das Bike wieder auf den Rädern stand, ergab sich ein größeres Problem. Durch die recht langen Öhlins hinten war der originale Seitenständer viel zu kurz. Also wurde das Bike kurzerhand an den Aufzug gehängt und der originale Seitenständer samt Halterung entfernt. Als Ersatz dient jetzt ein Ständer von Kustom Tech mit verstecktem Federsystem.

Um das Ganze auch unten abzurunden, bekam die XR einen hübschen kleinen Bug-

**Das Heckdesign wurde von der Form des Tanks inspiriert**





Die selbst gefräste obere Gabelbrücke nimmt nicht nur das integrierte motogadget-Instrument auf, sondern dient auch als Halter für die Lenkerstummel. Von der Schwinge stammt die Idee für die Langlöcher im Abtriebsdeckel





## DIE GEWICHTSREDUZIERUNG VON RUND 20 KILO SORGT FÜR AGILERES HANDLING

spoiler. Dazu passt auch der kleine, schicke Frontfender. Da eine möglichst schmale Silhouette als Endergebnis angestrebt war, brauchte der Ölkühler einen neuen Platz. Der sitzt jetzt dank neuer Halterungen oben mittig vor den Downtubes, eine Prozedur, die sich viel leichter anhört, als sie war.

Die originale mechanische Kupplung störte mich aus zwei Gründen. Zum einen lässt sich der sehr dicke Bowdenzug nur schwer schön verlegen, zum anderen geriert sich der Zug auch ziemlich schwergängig. Also Magura angerufen und geklärt, was funktioniert. Und ich muss sagen: Die Ma-



Die Montage des Bugspoilers machte die Umlagerung des Ölkühlers an die oberen Downtubes nötig (re.). Neue Halterungen machen es möglich

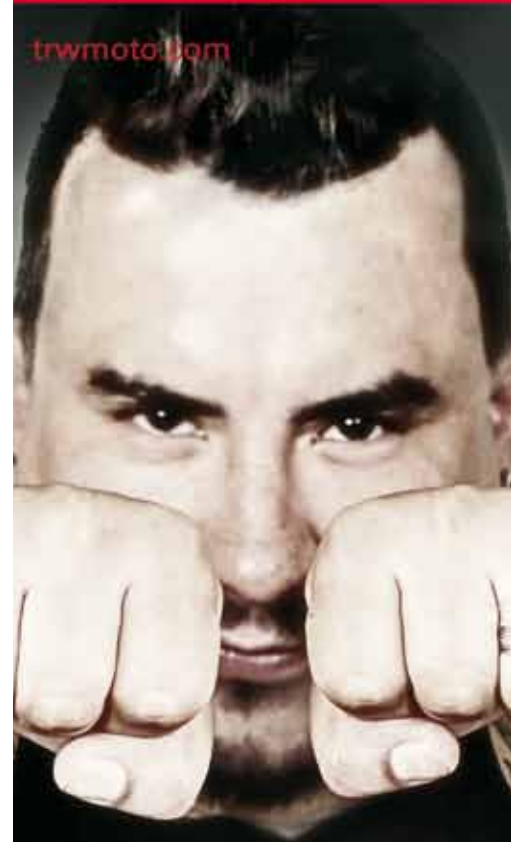




Sehr aufgeräumtes Heck durch seitlichen Kennzeichenhalter und All-in-one-Blinker

# TRW

trwmoto.com



# ALLES IM GRIFF



LENKER.  
BREMSEN.  
KUPPLUNGEN.

Lucas



## TECHNISCHE DATEN

### > MOTOR

Typ: .....orig. H-D XR1 Evolution, 1202 ccm, Bj.: 2008  
Gemischaufbereitung: .....orig. H-D EFI  
Krümmer/Endtopf: .....Sebring/Leo Vince Pro  
Specials: ..Abtriebs-Pulley-Deckel mit Längsschlitzen

### > GETRIEBE

Typ: .....orig. H-D Fünfgang, Bj.: 2008  
Primär/Sekundär: .....orig. H-D  
Kupplung: .....Ausrückung Magura-Hydraulik

### > FAHRWERK

Rahmen: .....orig. H-D XR1  
Gabel: .....original mit Custom-Wolf-Brücke oben  
Schwinge: .....orig. H-D XR1  
Federbeine: .....Öhlins, länger als Originale  
Räder: .....orig. H-D XR1-Gussräder  
Bereifung vo./hi.: .....120/70-18, 180/55-7  
Bremsen: .....vo. und hi. orig. H-D XR1

### > ACCESSORIES

Benzin- und Öltank: .....orig. H-D  
Fender vo./hi.: .....Custom-Wolf  
Lenker: ....Custom-Wolf-Stummel in der Gabelbrücke  
Fußrastenanlage: .....orig. H-D rechts modif.  
Frontlampe: .....Yamaha MT 03  
Instrumente: ....motogadget, bündig in Gabelbrücke  
Rücklicht: .....All-in-one motogadget  
Blinker vo.: .....motogadget M-Blaze  
Heckbürzel: .....Custom-Wolf  
Sitz: .....Custom-Wolf/Ledermania.de  
Kennzeichenhalter/Bugspoiler: .....Custom-Wolf  
Lack: .....Marcus Pfeil

### > KONTAKT

www.custom-wolf.de

gura-Hydraulik funktioniert perfekt. Das Tüpfelchen auf dem „i“ war dann noch die Easy Clutch von Müller. Jetzt lässt sich die Kupplung mit einem Finger ziehen. Rechts unten musste der Deckel überm Abtriebs-Pulley dran glauben. Die Langlöcher der Schwinge wurden als Stilelement aufgenommen und dort ausgefräst. Um den knapp an der Schwinge laufenden Riemen unter Kontrolle zu bekommen, musste sich die originale Fußrastenhalterung einer aufwendigen Fräsarbeit unterziehen. Und ein seitlicher filigraner Kennzeichenhalter war natürlich auch noch gesetzt. Am Ende wurde dieser, wie auch die Gabelbrücke und andere Frästeile in einem silbernen Strukturfarbton pulverbeschichtet.

Den Lack-Job übernahm Pfeili. Die Sitzbank, im Stil der 80er gepolstert, rundet das Gesamtbild ab. Die „H-D Racing“ ist durch den Umbau 20 Kilo leichter als das Original und lässt sich entsprechend agil bewegen. Nach den ersten flotten Ausfahrten hat sich herausgestellt, dass die lausigen Originalbremscheiben im kommenden Winter auf jeden Fall gegen schwimmend gelagerte Pendants mit anderen Belägen getauscht werden. Tja, und eventuell gibt's ja auch noch ein wenig Motortuning ... <