Checkpoint der Rocker 31. Jahrgang • Heft 348 August 8/'10

BIKERS NEWS

€ 5,00

Polizei-Schikane

Geheimpapier gegen Rocker-Clubs

Brülltüten-Technik
Legal Loud Pipes

National Run
Outlaws MC Germany

Crime City Run
Hells Ange[illegible] Frankfurt

Custo[illegible]er
Starr[illegible]est

Kra[illegible]
CBX

Vivian Schmitt und ihre Freundinnen

36 Seiten Extra

S&S Bobber

Ist Oldstyle nur was für die Show, oder geht das auch auf der echten Straße? Mit einem echten Hardtail haben wir das mal ausprobiert

Zugegeben, auch Schallmauern können wandern. Und so knacken die gängigen Japan-Racer heutzutage alle die 200 km/h-Marke. Aber wandernde Schallmauern gibt es offensichtlich auch für Starrrahmen-Bikes. Wer an die 200 Sachen noch nicht rankommt, der sollte sich in Acht nehmen, wenn er den Hardtail der BigTwin Motorcycle Group im Rückspiegel sieht. Der könnte nämlich zum Überholen ansetzen.

Ein trügerischer Eindruck

Der erste Eindruck von diesem Oldstyler auf der Nachbarspur trügt allerdings: Evo im Starrrahmen, und dann auch noch mit dickem Hinterrad? War das nicht mal ein rotes Tuch für jeden Wachtmeister? Wurden solche Bikes nicht in den 90er Jahren reihenweise aus dem Verkehr gezogen, weil Motor und Reifen nicht ohne unzulässige Manipulationen in den alten Rahmen passten?

Stimmt alles. Aber der Rahmen des Bobbers von BMG ist kein alter Starrrahmen, wenn er auch auf den ersten Blick einer zu sein scheint. Tatsächlich handelt es sich um einen Rahmen von VG, einem Aftermarket-Hersteller, der seine Rahmen den Bedürfnissen heutiger Kunden anpasst. Das Zentralrohr ist höher als das eines originalen Rahmens, und deshalb passt auch der Evolution-Motor locker rein. Und das Heck weist bezeichnende Knick in den Rahmenzügen auf, damit sogar noch ein dicker 200er hinten reinpasst.

Und dann hat die BigTwin Motorcycle Group ja nicht mal einen echten Evo-Motor verbaut, sondern einen hochgezüchteten Klon von S&S. Mit 96 Kubik-Inch, also 1570 Kubikzentimetern, drückt der 76 Pferdchen von der Kurbelwelle. Und das auch noch als Daily Rider. Brösel von BMG schwört auf S&S-Motoren: „Denen traue ich mehr zu als einem getunten original Harley-Motor.“ Und mit diesem Vertrauen lässt er auch uns mal fahren.

Hier toben Urgewalten

So viel wird schon mit dem Druck auf die tatsächlich originalen Harley-Armaturen klar: In diesem Triebwerk toben Urgewalten! Unten schüttelt es, hinten brüllt es, und das

Der starre Rahmen ist echt. Doch ein Ritt auf der Maschine bleibt verdaulich. Die Sitzposition ist entspannt, und mit kurzen Ferderbeinen tiefgelegte Custom-Fahrwerke sind auch nicht weicher

Feeling vermittelt deutlich mehr als das eines modernen Motors mit Ausgleichswellen und Soundmanagement. Der Gang wird über eine klassische Schaltwippe eingelegt, aber mit dem Lösen der Kupplung spüren wir sofort, dass dieses kein Bike für gesittete ältere Herren ist. Die Fuhre drückt nach vorne, und zwar über alle fünf Gänge des TPD-Getriebes von Zodiac.

Die niedrige Sitzposition und der breite Lenker geben der Maschine ein leichtes Handling. Die Sitzposition ist entspannt. Sie wartet mit keinen Überraschungen eines Langgablers oder Highneckers auf. Selbst der 200er Reifen folgt den Wünschen des Fahrers umgehend. So lässt der nächste auf der Landstraße wegzuschnupfende Ford Ka niemals lange auf sich warten.

Doch dahinter kommt, schneller als erwartet, die nächste enge Kurve. Gottseidank ist die Maschine auch für zeitgemäße Verzögerungen gerüstet. Statt Trommelbremsen verrichten Scheiben das überlebensnotwendige Werk. Starke Nerven brauchen wir in Grenzsituationen trotzdem. Vielleicht hätte eine zweite vordere Scheibe uns in den ersten Kurven ruhiger bleiben lassen.

Der VG-Rahmen hat ein höheres Zentralrohr. So passen Evo-Motoren und ihre Klone ohne Manipulationen hinein

Die Armaturen sind originale Harley-Produkte. Hier fühlt man sich zuhause

Die Scheibenbremsen sind zeitgemäß und bei der Leistung des Motors auch erforderlich

Der S&S-Motor drückt mit 96 Kubik-Inch, also 1570 Kubikzentimetern, 76 Pferdchen in den Asphalt

Neutrales Fahrwerk

So sind wir erst nach ein paar weiteren Kurven wirklich drin und genießen den Druck, der diesen unscheinbaren Oldie nach vorne treibt. Der Starrrahmen macht sich übrigens kaum bemerkbar. Tiefliegende moderne Custom-Fahrwerke sind auch nicht in Watte gepackt. Umgekehrt trägt das neutrale Verhalten des Hecks zur Beruhigung des Fahrverhaltens bei. Kaum zu glauben, dass wir vor zehn Jahren mit einem solchen Starrrahmen noch achtkantig vom Hof der Zulassungsstelle geschmissen worden wären.

Aber nun genießen wir den Wandel der Zeiten, und damit auch das Wandern der Schallmauern. Selbst nach einem halben Tag auf diesem Hobel hätte es gerne noch ein bisschen mehr sein dürfen. Der gefederte

Schwingsattel dämpft auch gröbere Schläge, und vom Rausch der Geschwindigkeit kommt niemand gerne runter.

Gespür im Stiefel

Einzig das hakelige Getriebe mussten wir am Ende der Testfahrt bemängeln. Allerdings nur wenn es darum ging, mit heißem Öl den Leerlauf zu finden. Da geben sich originale Harley-Getriebe definitiv gutmütiger. Den Besitzer des Bikes störte das offensichtlich weniger – oder er hat mehr Gespür im Stiefel. Jedenfalls wollte er genau dieses TPD-Getriebe haben.

Der „S&S Bobber" ist nämlich ein Custombike. Es wurde nach dem Wunsch des Kunden gefertigt. Und diesen Job hat die BigTwin Motorcycle Group perfekt erledigt.

« Text: Michael Ahlsdorf
Fotos: Volker Rost

Das Heck nimmt auch 200er Reifen auf. Dann allerdings kann der Sekundärantrieb nur über eine schmale Kette erfolgen

Der Schädel spricht

4 von 5 Schädeln

Der BMG-Bobber ist ein Wolf im Schafspelz. Er hat richtig Tinte auf dem Füller, ohne dass ein zickiges Handling ihn ausbremst. Nur im Finish bleiben ein paar Wünsche offen.

Technische Daten

S&S Bobber

POWERTRAIN	
Motor	S&S Cycle Evo
Hubraum	1570 ccm
Vergaser	S&S Super E
Auspuff	Kess Tech / BMG
Getriebe	Zodiac 5 Gang
Kupplung	Rivera Pro Clutch
Sekundärantrieb	Kette
CHASSIS	
Rahmen	VG Motorcycles Wishbone 2006
Gabel	H-D FL
Verlängerung	STD
Räder	TTS 80 Spoke
vorn	3.5x16
hinten	5,5x16
Reifen vorn	Metzeler 130/90-16
Reifen hinten	Metzeler 200/80-16
Bremsen	GMA 4 Kolben
Lenker	Knuckle Bar
Armaturen	H-D / Arlen Ness
SPECIALS	
Schutzblech	BMG
Kennzeichenhalter	BMG
Scheinwerfer	H-D
Rücklicht	BMG
Elektrik	BMG
Sitz	BMG
Blinker	Kellermann
Tank	5 Gallonen
Lack	Römer Design, Lauingen

KONTAKT

BigTwin Motorcycles Group
Heidenheimer Straße 83
89537 Giengen a. d. Brenz
Tel 07322 - 91 95 26
Fax 07322 - 91 91 14
www.bigtwin-motorcycles.de