

# ***DYNAMIGHT***

Wir begleiten die zauberhafte Verwandlung einer Serien-Dyna in einen oldschooligen Starrrahmen-Chopper

TEXT: MICHAEL AHLSDORF, FOTOS: CHRISTIAN HEIM





Ein dicht anliegendes Schutzblech ist ein weiteres Argument für einen Starrrahmen. Und wie fährt sich so ein starres Teil nun? Direkt! Und das Heck drückt immer nach vorn, ohne verzögernde Aufstellmomente während der Lastwechsel



Mit dem Tausch des Rahmens ist die Harley keine Harley mehr

**S**tarrahmenfahren ist anders, und es tut nicht nur weh. Es klingt absurd, aber der Charme eines starren Hinterteils besteht darin, dass ihr es nicht spürt. Der Hintern reagiert einfach nicht auf Lastwechsel. Er hebt sich nicht, er senkt sich nicht, weder beim Bremsen, noch beim Gasgeben. Er drückt das Bike einfach nur nach vorn. Okay, über die spürbaren Kleinigkeiten wie Bodenwellen und Schlaglöcher wollen wir kein Wort verlieren. Aber die spürt ihr jeweils nur einmal, denn ein starrer Rahmen federt ja nicht nach. Also Zähne zusammenbeißen und genießen. Der Lohn dafür ist ein cooler Auftritt und eine nicht zu überbietende cleane Optik.

Jahrzehntelang wart ihr mit einem Starrrahmen immer ein bisschen auf der Flucht. Wer zum Beispiel einen starren Chopper fuhr, der stand stets im Verdacht, nicht mehr einen echten, betagten Rahmen verwendet zu haben, sondern einen »Schwedenrahmen«. Es war natürlich nicht legal, unter einer Erstzulassung aus den 50er Jahren zu fahren. Starrrahmen als Neuzulassung waren in den 90er Jahren Glückssache. Die meisten Prüfstellen ließen sie nicht zu. Wer das trotzdem schaffte, musste dann wiederum mit handtellergrößen Blinkern

und Kuchenblechen fahren. Das wollte sich auch niemand geben. Jetzt haben die Zeiten sich geändert. Und das verdanken wir ausgerechnet der europäischen Einigung. Unter europäischem Recht ist die Zulassung starrer Rahmen wieder einfacher geworden, Kuchenblechkennzeichen gibt's auch nicht mehr. Alles Weitere verdanken wir der modernen LED-Technik, die Blinker und Rücklichter verschwinden lässt, als würden wir tatsächlich ein Vorkriegsbike fahren, auf dem wir noch den Richtungswechsel mit Handzeichen ankündigen dürfen.

Die Umrüstung auf einen Starrrahmen ist also möglich. Das erledigt zum Beispiel

die Customschmiede »SIMON'S CUSTOM« in Viernheim, und Simon von SC hatte Anfang der 90er Jahre die Rechte eines schwedischen Herstellers für sogenannte »Austauschrahmen« gekauft. Gussformen gehörten auch dazu. Und so entstand mit diesem eisenhaltigen Startkapital eine enge Partnerschaft mit dem in den Niederlanden residierenden Rahmenhersteller »VG Motorcycle«, die bis heute währt. Das Prinzip ist einfach. Die Komponenten einer originalen Harley können komplett in den Starrrahmen eurer Wahl umgetopft werden: Motor, Getriebe, Gabel, Räder, Tank. Die Schwinge braucht ihr natürlich

nicht mehr, die könnt ihr also verkaufen. Das Gleiche gilt für den originalen Harley-Rahmen. Rechtlich wird dann aus der Harley ein Eigenbau-Motorrad gemäß den Zulassungsbestimmungen des Umbaujahres. Diese werden von Jahr zu Jahr schärfer, weshalb es sich empfiehlt, möglichst bald zuzuschlagen. 2017, so Simon, kommt zum Beispiel die ABS-Pflicht für Neuzulassungen. Die würde dann auch für eine Starrrahmenmaschine von SC gelten. Technisch ist das lösbar, Simon würde schon einen geeigneten Platz finden, um die Steuerung für das ABS unterzubringen, aber es würde eben auch teurer werden.

#### IM DETAIL

Schwedenrahmen nannte man die anfänglich nur in Schweden nachgefertigten Austauschrahmen für alte Harleys. In den 80er Jahren boomte dort die Szene und prägte mit cleanen, langgestreckten Choppern den »Schwedenstil«. Basis dieser Chopper waren Starrrahmen mit Evolution-Motoren. Diese Rahmen waren natürlich keine Originalrahmen mehr, denn es wurden ganze Autoreifen ins Heck verbaut, der Evo-Motor passte zwischen die Unterzüge und der Lenkkopfwinkel war auf extrem lange Gabeln zugeschnitten. Oft versuchten die Biker, diese Schwedenchopper unter der Zulassung einer alten Starrrahmen-Harley zu fahren, auch in Deutschland. Dann benötigten sie keine Blinker und mussten keine modernen Lärm- und Abgasbestimmungen beachten.



## TECHNO

FREESTYLE VG »DYNAMIGHT« | BJ. 2015  
ERBAUER: STEPHAN SIMON

### MOTOR

Zweizylinder-Viertaktmotor, ohv-Zweiventiler,  
1585 ccm (Bohrung/Hub 95,3 x 111,1 mm)  
Luftfilter ..... SF Parts  
Auspuff ..... SC  
Getriebe ..... Sechsgang  
Sekundärtrieb ..... Belt  
Leistung ..... 76 PS bei 5350 /min  
Drehmoment ..... 123 Nm 3125 /min  
Höchstgeschwindigkeit ..... 190 km/h

### FAHRWERK

Freestyle VG-Starrrahmen

Gabel ..... Dyna Street Bob  
Gabelbrücken ..... Müller 5°  
Räder ..... vorn 19 Zoll, hinten 21 Zoll  
Bremsen ..... vorn u. hinten Scheibe

### ZUBEHÖR

Tank ..... Sportster Forty-Eight  
Öltank ..... H-D  
Sitzbank ..... Biltwell/SC  
Lenker ..... Superbike  
Instrumente ..... motogadget  
Fender ..... SC  
Paintjob ..... Chikos Pinstriping

### METRIE

Leergewicht ..... 265 kg  
Radstand ..... 1600 mm

### INFO

SIMON'S CUSTOM  
Werner von Siemens Straße 2  
68519 Viernheim  
© (06204) 6014055  
© (0176) 30798303  
www.simonscustom.com



Ein bisschen Show muss sein. Die Zulassung erfolgt natürlich mit anderem Luftfilter und anderen Schalldämpfern. Chikos Pinstriping bringt erfrischenden Lack ans Bike (oben u. rechts)

### Unerwarteten Problemen

Wie sich das mit dem Platz für die Unterbringung der Komponenten verhält, haben wir an der Verwandlung einer Serien-Dyna von Harley-Davidson zu einer oldschooligen Starrrahmen-SC mal durchexerziert. Natürlich stellt sich dann heraus, dass Theorie allein nicht genügt. Wer's selbst machen will, wird schnell vor unerwarteten Problemen stehen. Das fängt bei der Elektrik an, erklärt Simon. Der alte Kabelbaum kann nämlich nicht komplett übernommen werden. Im Zuge der optischen Bereinigung der Dyna muss Simon ganze Komponenten umpflanzen. Wohin zum Beispiel mit dem elektronischen Steuermodul, das sich bei einer originalen Harley unter einem dickleibigen Sattel befindet? Simon fand einen Platz hinter dem Batterie-Cover. Dorthinein steckte er auch zahlreiche weitere Komponenten, darunter

das Zündschloss. Das ging natürlich nur, indem er die Batterie wiederum unterhalb des Batterie-Covers platzierte. Ein anderes Problem ist der Tank. In dem steckt bei modernen Harleys die Benzinpumpe für die Einspritzanlage. Es lässt sich also nicht mehr so leicht ein neuer Tank zusammendengeln wie zu Vergaserzeiten. In diesem Fall fand Simon eine kluge Lösung. Den dicken Originaltank tauschte er gegen den Tank einer serienmäßigen Sportster Forty-Eight. Darin steckt nämlich auch eine serienmäßige Benzinpumpe, die allemal verlässlicher ist als eine Benzinpumpe aus dem Zubehör, die ihrerseits irgendwo versteckt werden müsste. Gar nicht so schlimm war das mit dem neuen Tacho von Motogadget. Der musste tatsächlich nur umgesteckt werden. Solange die Reifen den gleichen Umfang haben und die Übersetzung sich nicht ändert, ändern sich auch nicht die Werte des Tachos.



Ihr seid jetzt  
Motorrad-Hersteller und  
bestimmt den Namen

VG-Rahmen sind übrigens auch für dicke 300er-Reifen zu haben. Obendrein sind die Rahmen bis zu einer Leistung von 200 PS zugelassen. Hier ist also noch eine Menge Luft nach oben fürs Motor-Tuning. Zumal eine Custom-Kur dieser Art im wörtlichen Sinne eine Kur ist: Weil zum Beispiel eine gewichtige Schwinge entfällt, speckt das Motorrad ab. Die SC-Dyna ist 40 Kilo leichter als das Original.

Motor-Tuning hat die hier präsentierte Dyna übrigens nicht bekommen. Trotzdem zeugt sie von High-End-Customizing, das seinen Preis kostet. Alles geht auch ein paar Stufen niedriger, das Rahmenkit kostet 2.350 Euro und der Preis einer kompletten Operation beginnt bei 6.500 Euro. Voraussetzung ist natürlich ein sauberes Spender-Motorrad. Wenn alle Komponenten original sind, ist auch die Zulassungsstelle willig und trägt sie ohne weitere Prüfungen oder Komplikationen um. Die ehemalige Harley-Davidson Dyna Street Bob heißt in den Papieren nunmehr übrigens »Dynamight«. Ja, ihr könnt euch im Fall einer Neuzulassung auch den Namen eures Motorrades aussuchen. Wenn das allein nicht schon genug Grund für einen Umbau ist ...

ANZEIGE



Standard



SlashCut



Tapered



MOTORRAD  
testsieger

Auspuffsystem Silverado

www.miller-custombike.de