

The first One

Beindruckendes Erstlingswerk

Ja, richtig gelesen, bei diesem augenfälligen Chopper handelt es sich um ein Erstlingswerk. Wobei das allerdings nicht wirklich wörtlich genommen werden darf. Denn mit Custom-Umbauten von Maschinen aus dem Land des Lächelns beschäftigt sich Bikers-Dream-24 Ltd. aus Dorndorf in der Rhön schon seit Anfang der 90er Jahre. Angesichts der hier gezeigten Hellfire hat man aber in der Tat Neuland betreten. Schließlich bollert das Herz des Komplettbaus dank eines 121er Twins von TP Engineering im US-Takt!

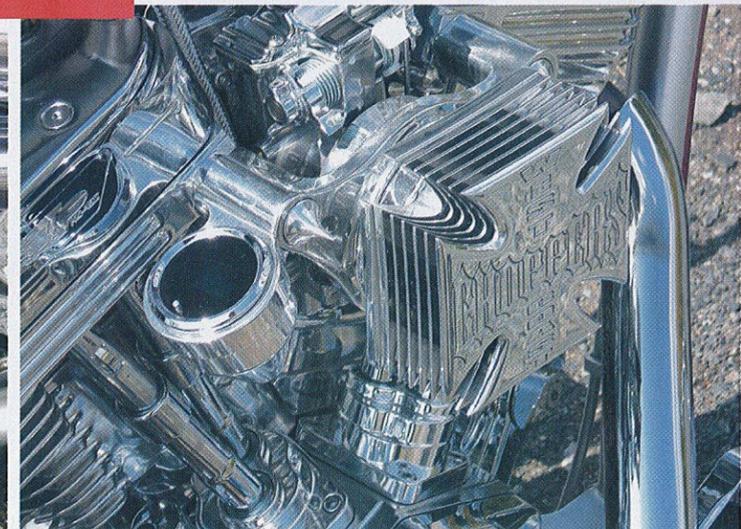
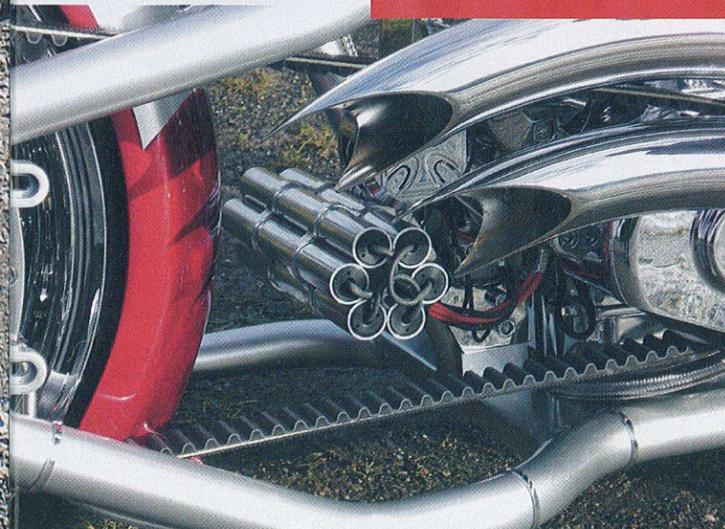
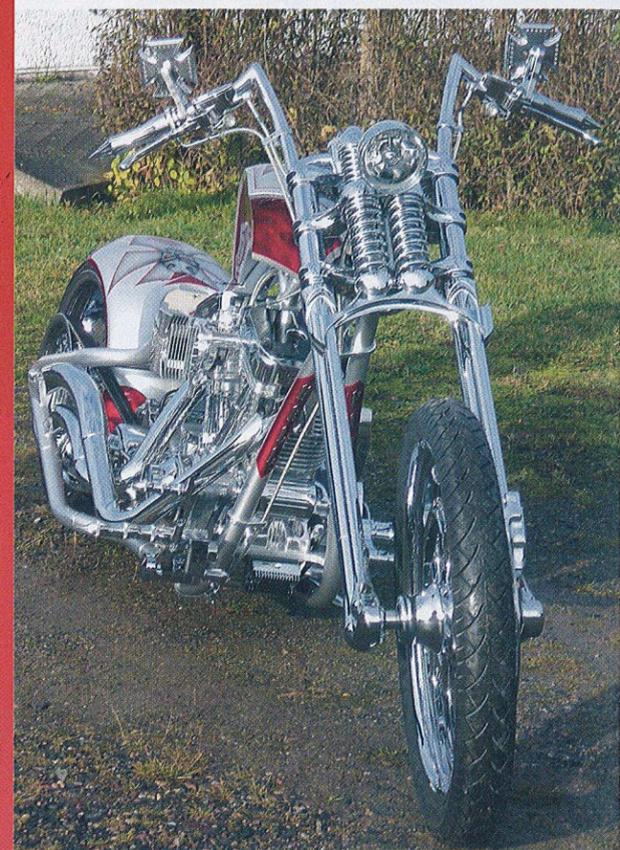


It's a Choppa, Baby!



Der Auftraggeber des Projekts, Dr. Stefan Graf – Owner mehrerer hochwertiger Customs – trug den Gedanken, einen Chopper aufbauen zu lassen, schon länger mit sich herum. Vor gut drei Jahren lernte der passionierte US-Twin-Treiber dann auf einer Motorradmesse seinen Namensvetter, den Geschäftsführer und Frontman der Firma Bikers-Dream-24 Ltd., Stefan Graf kennen. Der stellte seinerzeit ein von ihm für einen amerikanischen Hersteller von Herzschrittmachern gebautes Promo-Bike aus, das allerdings auf metrischer Basis entstanden war.

Schnell stellten beide Grafen fest, dass ganz offenbar nicht nur ihre Namen gleich sind. Vielmehr verbindet sie, wie der Kopf von Bikers-Dream-24 Ltd erklärt, auch "der hohe Anspruch an Ästhetik und Funktion, das Streben nach Perfektion sowie ein innovativ kreativer Geist". Da auch gleich persönlich noch die Uhren im gleichen Takt zu ticken schienen, war es nur allzu nahe liegend, dass der vom Doktor anvisierte Chopper in der Werkstatt von Bikers-Dream-24 Ltd. entstehen würde. Worauf der Auftrag zum Bau der Hellfire nicht mehr lange auf sich warten ließ.



Beide Stefans waren sich einig, dass ein wirklich radikaler Chopper nur einen Starrrahmen haben konnte. Es folgten nächtelange Skizzenorgien und Computer-Sessions, bei denen die Eckdaten festgelegt und alle notwendigen Parts aus den einschlägigen Katalogen herausgesucht wurden. Zudem entwickelte man innovative Einzellösungen, schließlich sollte der geplante Scooter alles andere als ein mit Komponenten von der Stange zusammengeschaubtes Bike werden.

Schließlich wurde ein sehr spezieller Rigid-Frame gemäß den Vorstellungen des Auftraggebers angefertigt. Stefan Graf erklärt: "2 Zoll Stretch im Downtube, 5 Zoll Verlängerung im Backbone und ein Chopper-typischer Rake von 46 Grad ergaben nach Computerberechnung einen recht guten Wert für Nachlauf und Fahrwerksgeometrie. Etwas ganz Besonderes ist der Seat-Hoop, der fester Bestandteil des Rahmens ist."

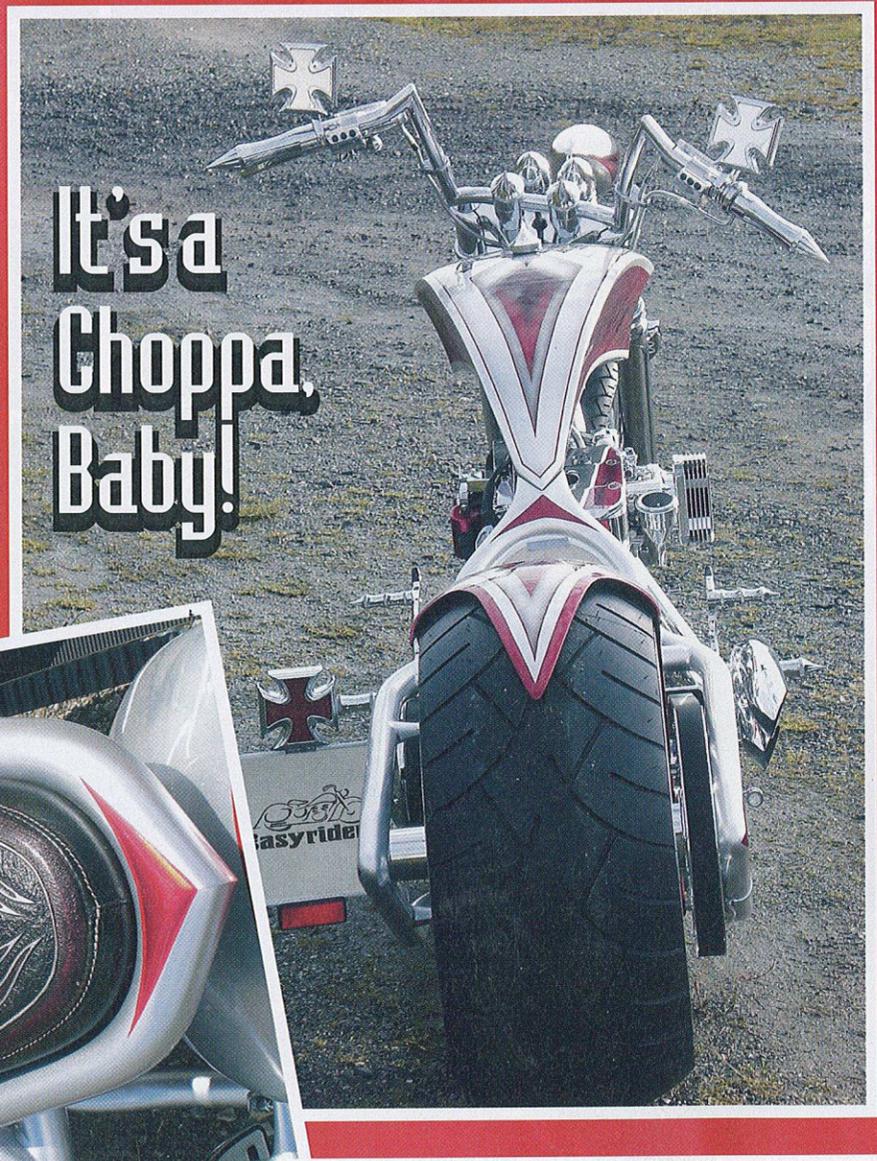
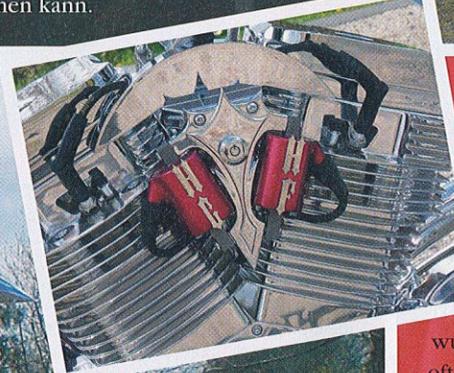
Als es um den Motor ging, fiel die Wahl auf den eingangs erwähnten TP-Twin. Übermäßige Motorleistung ist eigentlich nicht unbedingt das, was bei einem Starrrahmenaufbau gesteigerte Priorität genießt, aber irgendwie musste der Name Hellfire ja schon mit Inhalt gefüllt werden, wenn das Ganze keine Lachnummer werden sollte. Zudem darf man ein Show-poliertes TP-Triebwerk wohl zu den schönsten Motoren zählen, die auf dem Zubehörmarkt

zu finden sind. "Vereinigung von 'Beauty and Beast', noch dazu für einen 2-Liter-Motor vom Evolution-Typ erfreulich kultiviert und abgesegnet vom deutschen TÜV!", meint der auf den US-Geschmack gekommene Motorradbauer. Optisch noch ein wenig gepimpt wurde der V2 mittels eines Iron-Cross-Luftfilters von Jesse James. Pipes der Martin Brothers sorgen dafür, dass das Aggregat auch standesgemäß atmen kann.



Die am häufigsten im Zusammenhang mir der Hellfire gestellte Frage soll übrigens die nach der Platzierung des Öltanks sein. Ei, wo ist er denn? Im Rahmenrohr, im Heckteil, im eigentlichen Tank? "No way!", sagt Stefan Graf und erklärt: "Bei der Realisierung dieses Projekts wurde ein in Deutschland noch nicht so oft verwendetes, aber in den USA gar nicht

so seltenes Konzept aufgegriffen: Wir entschieden uns für ein Baker-6-Gang Getriebe im Dyna-Style, das mit einem offenen Primärtrieb der Firma RMD kombiniert wurde. Das bedeutet, dass schlichtweg kein separater Öltank vorhanden ist und dass das Ölreservoir sich direkt im Getriebegehäuse befindet! Dies entspricht der klassischen Chopper-Philosophie, möglichst viele Teile zu 'choppen', also wegzulassen."



**It's a
Choppa,
Baby!**

Apropos klassischer Chopper. Dem entspricht auf alle Fälle das stilgerechte 21-Zoll-Vorderrad, das bei RC geordert wurde. Moderner, aber für heutige Verhältnisse doch eher gemäßigt geht es im Heck zu, wo man auf eine 280er Walze stößt. Die verhältnismäßig moderat gewählte Pelle bedingt allerdings, dass Dr. Graf noch recht ordentlich um die Ecken kommt. Motor und Fahrwerk sind jedoch bekanntlich erst die halbe Miete. Zum endgültigen Eyecatcher wird ein Bike erst durch seine Blechteile sowie sorgsam zusammengestellte Accessoires.

In nicht mehr nachzählbar vielen Stunden formte Stefan Graf Tank und Fender millimetergenau, überlegte sich zahlreiche Detaillösungen und fertigte Einzelteile, die nur für dieses eine Bike Verwendung finden sollten.

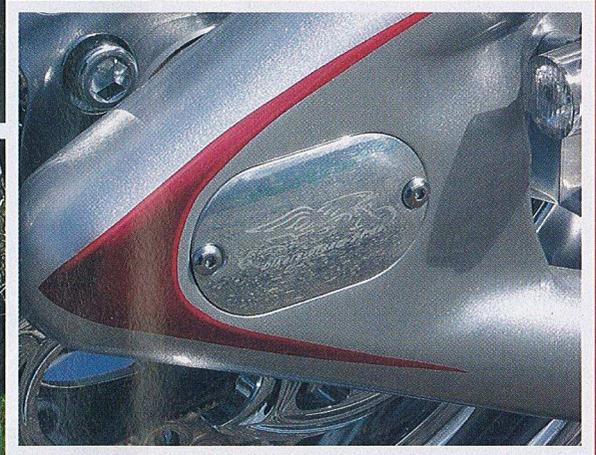
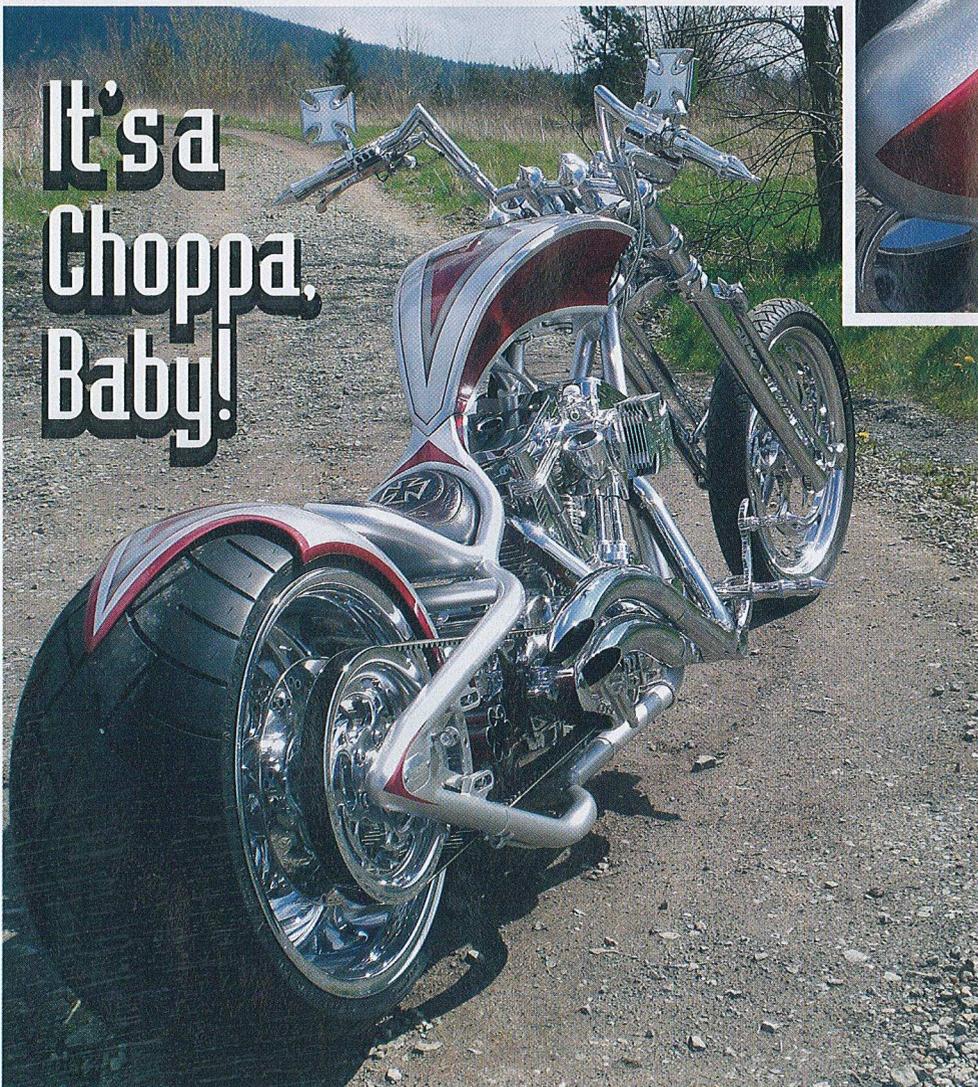
Zu den ganz besonders außergewöhnlichen Parts gehörte eine von der Form her einem Dynamitpaket nachempfundene Akku-Stabbatterie, die auf speziell gefertigten Haltern ihren Platz fand. Auf den Fotos noch zu sehen, musste dieser in der Praxis etwas schwächelnde Powerpack allerdings leider verbannt werden, da sich die Akkus als

zum mehrmaligen Starten der 121ers nicht geeignet erwiesen. Das konnte aber kaum etwas daran ändern, dass die Hellfire bereits im Stand einen explosiven Eindruck vermittelt, wozu nicht zuletzt der von Mario Suske gemäß der Idee des Besitzers ausgeführte Paintjob beiträgt. Schimmerndes Silber und blutrote Lasur mit tief darunter liegendem "Real Fire" lassen den Hobel im wahrsten Sinn des Wortes heiß aussehen. Last, but not least verdient der von Leder-Papst Armin Dobstetter gefertigte Sitz besondere Erwähnung. Er zeigt sich fein punziert und farblich bestens zum Gesamtbild passend.

"Der Aufbau dieses Bikes hat alles in allem zirka sechs Monate gedauert. Mit dem Ergebnis sind wir beiden Grafs sehr zufrieden! Mit Sicherheit wird dies wohl nicht das letzte 'blaublütige Projekt' gewesen sein", resümiert der Bikers-Dream-24-Boß und gibt unumwunden zu: "Schwer fahrbar. Unbequem, hart, brutal... Mag sein. But it's a Choppa, Babe!"

*Text: Michael Stein
Fotos: Bikers-Dream-24 Ltd.*

**It's a
Choppa,
Baby!**



Allgemeines

Besitzer: Dr. Stefan Graf
Aufbau: Bikers-Dream-24 Ltd.
Ort: Dorndorf/Rhön
Modell: Hellfire
Zeit: 6 Monate
Kontakt: www.bikers-dream-24.de/
Tel.: +49-036963/22137

Motor

Hersteller: TP Engineering
Hubraum: 121 ci
Luffilter: West Coast Choppers, Pistor-Adapter
Auspuff: Brothers "Skirtlifas"

Getriebe

Hersteller: Baker
Typ: Dyna-Style
Gänge: 6
Primärtrieb: Brute IV m. Primo-3"-Belt

Lackierung

Idee: Dr. Stefan Graf
Ausführung: Suske, Andre Stölzel

Rahmen

Typ: Custom Frame
Lenkkopfwinkel: 46°

Zubehör

Lenker: Yaffe
Lenkerarmaturen: Performance Machine
Tacho: Dakota (digitales Infocenter angepasst)
Blinker: LED, Spike-Halter
Tank: Bikers-Dream-24 Ltd.
Öltank: Getriebegehäuse
Schutzblech: Bikers-Dream-24 Ltd.
Scheinwerfer: Bikers-Dream-24 Ltd.
Rücklicht: LED (Gehäuse modifiziert)
Elektrik: Bikers-Dream-24 Ltd.
Sitz: Armin Dobstetter
Kennzeichenhalter: Bikers-Dream-24 Ltd.
Seitenständer: Hotch Design

Gabel

Hersteller: American Suspension
Typ: Dragon Springer

Räder

Typ: Savage
Dimension: 21" x 2,15" (v.), 10,5" x 18" (h.)
Reifen: 90-21 (v.), 280er (h.)
Bremsen: American Suspension (v.),
modifizierte Performance Machine (h.)