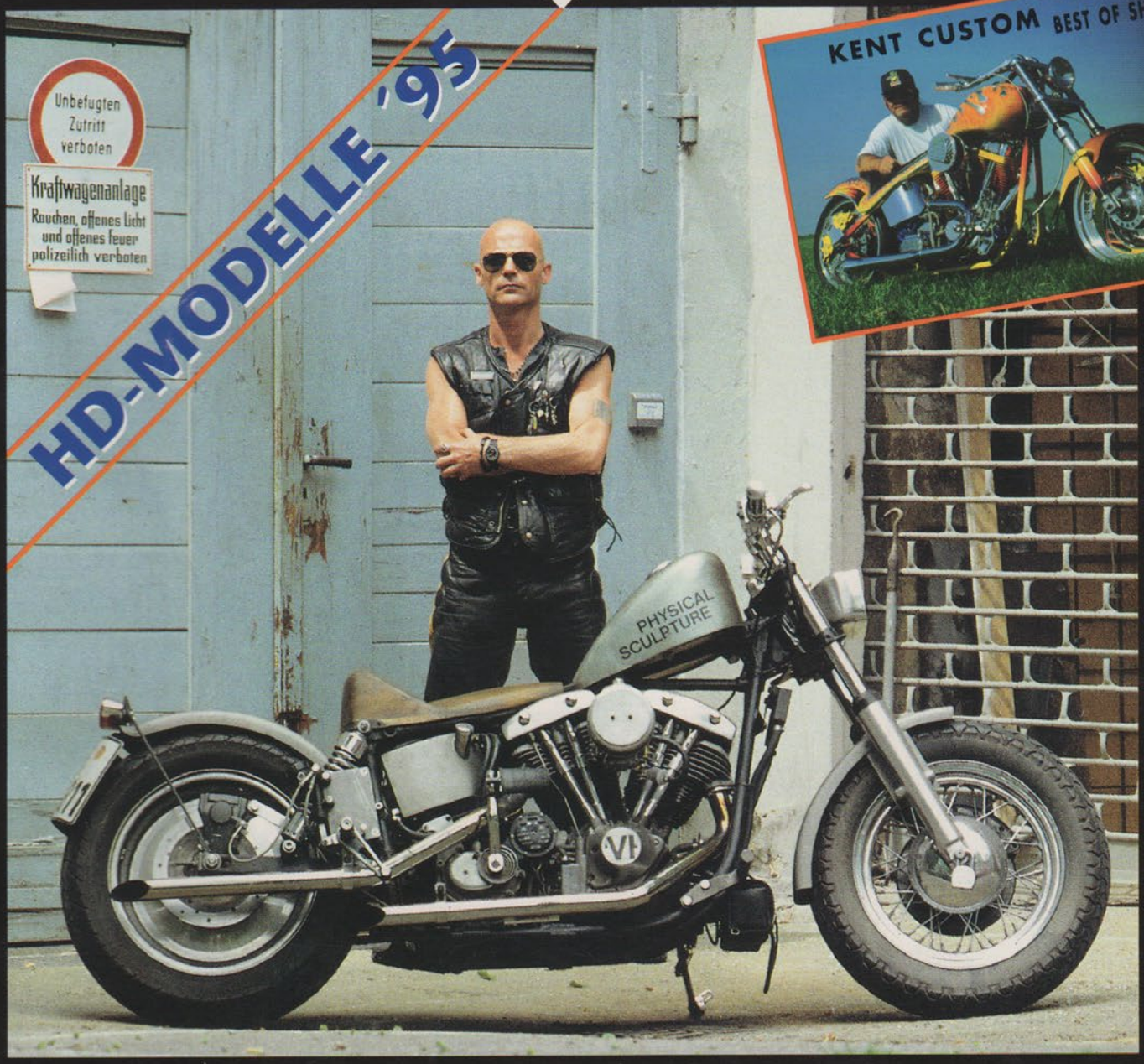
PREIS DM 8,– SFR 8,– ÖS 65,–

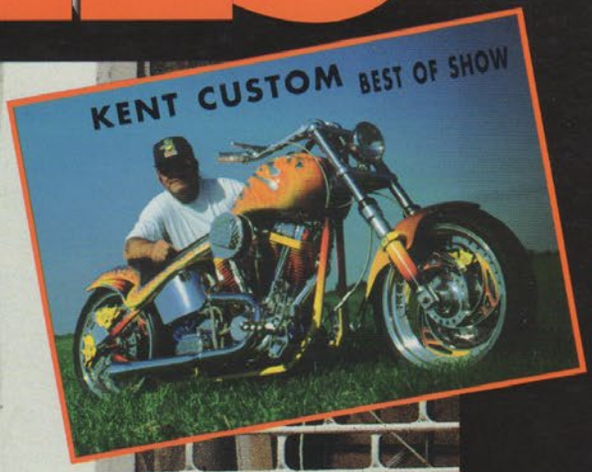
SEPTEMBER 2. JAHRGANG 9 94

UNABHÄNGIGES HARLEY-DAVIDSON MAGAZIN

THUNDER CYCLES



HD-MODELLE '95



PORTRAIT: PROF. WOLFGANG FLATZ - PHYSICAL SCULPTURE VI·
SZENE: KENT CUSTOM SHOW´94 - COME ON AND FEEL THE NOISE·
TECHNIK: HARLEY DAVIDSON VR 1000 - DIE RÜCKKEHR ZUM RENNSPORT·
TOURENTIP: AN DEN RAPSFELDERN DER HOLSTEINISCHEN-SEENPLATTE VORBEI·
CUSTOM: WOLF IM SCHAFSPELZ - DER 1580 CM³ EVO-HAMMER·

Der Tieffliegende Tiger

Auf samtweichen Pfoten schleicht er kraftvoll und majestätisch, aber zugleich umsichtig und vorsichtig durch das Unterholz des Dschungels. Immer auf der Jagd, immer sprungbereit, innerhalb von Sekundenbruchteilen seine Muskelpakete anzuspannen, loszusprinten und sich auf die Beute zu stürzen, für die es oft kein Entkommen mehr gibt: der Tiger. Welches zweirädrige Fahrzeug wäre eher mit dem kraftvollen Geschöpf des indischen Dschungels oder der sibirischen Taiga zu vergleichen als eine Harley Davidson - besonders wenn es sich um so einen exquisiten Umbau wie den von Christoph Madaus aus Köln handelt?

Im Gegensatz zur Spezies "Tiger", die ja immer stärker vom Aussterben bedroht ist, vermehren sich die Exemplare der Spezies "Harley Davidson" mit ständig steigenden Wachstumsraten, und ein Ende des "Wachstums" ist nicht abzusehen. Gerade dieses Wachstum und die weite Verbreitung, welche die Bikes aus Milwaukee hierzulande finden, ist einer der Gründe, warum sich viele Harley-Owner nicht nur mit der serienmäßigen Maschine nicht zufriedengeben wollen, sondern auch - anstelle auf das reichhaltige Zuberhör-Angebot zurückzugreifen - zur Eigenfertigung von Bike-Komponenten schreiten, um etwas Außergewöhnliches auf die Räder zu stellen.

Christoph Madaus ist einer von diesen Enthusiasten, die viel Arbeit, Zeit und Geld in ihre Maschine stecken - und das Ergebnis kann sich sehen lassen!

Flying Tiger Sport Edition

Seine "Flying Tiger Sport Edition" entstand auf Basis einer 87er FXR Super Glide, womit sich auch gleich die Volksweisheit bestätigt, daß "Gut Ding Weile haben will", ist doch seine Maschine seit damals im Werden begriffen. "Es war viel Arbeit, hat aber noch mehr Spaß gemacht - vor allem die selbst entworfenen und hergestellten Teile", erzählt er, "und meine gut sortierte Werkstatt, in der sich gerade ein XLCR Café Racer in Arbeit befindet, hat mir die Arbeit natürlich erleichtert." Daß sein Maschinenbau-Studium dabei - insbesondere beim Umrüsten der Kupplung auf hydraulische Betätigung - auch

praktische Anwendung fand, sei dabei nur nebenbei erwähnt.

Mit dem Innenleben des Triebwerks weitgehend zufrieden, lediglich die Kanäle des Zylinderkopfs wurden bearbeitet, konzentrierte sich Christoph Madaus schwerpunktmäßig auf die Verbesserung des Fahrwerks und auf die Optik des Bikes. Trotzdem wurden natürlich wesentliche Hilfskomponenten des Motors gegen höherwertige Aggregate des Zubehörmarktes ausgetauscht: Das von einem SU-Eleminator II angerichtete Benzin/Luft-Gemisch wird von einer Dyna-S Single Fire Zündanlage entflammt und entweicht nach Abgabe seiner Energie an den Kolben durch Krümmer und Endtöpfe von Supertrapp. Auch der schon erwähnte Umbau auf hydraulische Betätigung der Kupplung greift natürlich in das Innenleben der Motor-Komponenten ein.

Das Fahrwerk

Beim Fahrwerk wurde nur das Feinste vom Feinsten verwendet. Vorne angefangen bei der Cerisani-Gabel mit 43mm Standrohrdurchmesser über die mit Akront-Felgen bestückten WiWo-Scheibenräder bis zur hinteren, von französischen Fournales Stoßdämpfern abgefederten WiWo-Alukastenschwinge liest sich die Bauteil-Liste wie ein "Who is Who" internationaler Edelteil-Zulieferer. Gebremst wird das Bike mit 3 Scheiben, die von jeweils zwei PM Dual Action Bremszangen in den Griff genommen werden. Während vorne zwei schwimmend gelagerte PM 13'' Bremszangen die Angriffsfläche für die Bremskraft bieten, kam im Hinterrad die vordere Originalscheibe zu neuen Ehren. Der dafür notwendig gewordene, modifizierte Bremszangenträger wurde ebenfalls in Eigenarbeit hergestellt.

Bei der Erstellung des äußeren Erscheinungsbildes wurde intensiv Hand angelegt: Das vordere Blech entstand völlig in Eigenarbeit, das hintere wurde aus dem Harley-Originalteil umgeschweißt, sowie nach vorne und unten verlegt. Auch die Sitzbank entstand aus den Rohmaterialien Alublech und Leder. Die Elektrik, für viele Motorradfahrer ein Buch mit sieben Siegeln, wurde komplett neu verlegt, wobei große Teile unsichtbar in Rahmenrohren oder z.B. in den dafür hohlgedrehten Risern verschwanden.

Lediglich die Lackierung konnte nicht in der kleinen, aber feinen Hobby-Werkstatt von Christoph Madaus erstellt werden - hier vertraute er auf die Lack-Künste der Firma Nicolay in Köln und auf das Airbrush-Können von Becker Design in Nieder-Olm, welche für das Tank-Design verantwortlich zeichnen.

A little bit of history...

Apropos Tank-Design! Das Tank-Design der "Flying Tigers" hat seinen Ursprung im Zweiten Weltkrieg. Als Japan mit dem Überfall auf Pearl Harbour am 7. Dezember 1941 den Krieg endgültig zum Weltkrieg ausweitete, befand es sich schon seit über vier Jahren im Kampf mit China, wo es einen Großteil des Landes besetzt hielt. Um den chinesischen Widerstand zu unterstützen, wurde ab Dezember 1941 eine Gruppe Freiwilliger mit Curtiss P-40 "Warhawk" Jagdflugzeugen unter dem Kommando von Claire Chennault nach Südchina verlegt. Die "Flying Tigers", wie die Maschinen aufgrund ihrer Bug-Bemalung und des auf Jacken, Taschen und anderen Gegenständen aufgemalten Staffelabzeichens genannt wurden, waren den "Oscar"-Jägern der japanischen Armee-Luftwaffe zwar leistungsmäßig unterlegen, blieben aber durch geschickte Taktik ein ständiger Stachel im Fleisch der Japaner. Die zahlenmäßige Unterlegenheit von 6 zu 1 der ursprünglich etwa 100 Maschinen wurde durch ständiges Umlackieren, Ändern der Nummern und Aufbau von Flugzeug-Attrappen auf den Flugfeldern verschleiert, so daß die Japaner die Zahl der Flugzeuge der "Flying Tigers" im Herbst 1942 auf etwa 200 schätzten. Einsatzbereit waren zu diesem Zeitpunkt gerade einmal 29 "Warhawks"! Bis Ende des Krieges konnte die Freiwilligen-Einheit, die später Teil der 23. U.S. Fighter Group wurde, 1900 feindliche Flugzeuge abschießen.