

AMERICAN-V2-MAGAZIN

DREAM MACHINES

**EUROPEAN
BIKER BUILD-OFF**
Winner-Indian im Detail

FLAT-TRACK-RACER
Cooler Competition-Umbau
eines seltenen KK-Modells

TECH CONNECTORS
Steckverbindungen im Griff



PRAXISTEST

Fahrwerksoptimierung
für H-D Softtail-Modelle

**HARLEY-
DAVIDSON**
MODELLE + TERMINE
2025
INDIAN
NEUER POWERPLUS-V2
NEUE SPORT CHIEF RT
ROADBOOK SPECIAL



REVOLUTION

WIE PORSCHE DEN HARLEY-V2 NEU ERFAND



BEST OF SHOW: EVO-SPORTSTER IST EUROPAMEISTER!

ROADTRIP KALIFORNIEN: VON L.A. NACH SAN DIEGO

SHOTGUN SHOVEL: HARLEY-DAVIDSON FL 1200 ULTRA-SLIM

CYANOS

Der Erbauer dieses Bikes sieht das Customizing mehr als willkommene alljährliche Fingerübung, denn sein Geld verdient er in seinem Motorradshop in der Stadt Yachimata mit Inspektionen, Wartung, Reparaturen und Prüfstands-Tuning

> TEXT: Heinrich Christmann | FOTOS: Makoto Morichika, Archiv Garage 21



Takuya Aikawa heißt der Mann, er ist der Gründer und Chef der Firma Sure Shot. Er sieht sich nicht als Vollblut-Customizer, denn sein tägliches Ge-

schäft ist deutlich nüchterner. Ersatzteile besorgen, defekte Motorräder reparieren, Einspritzanlagen neu mappen, das ist sein Alltag. Aber einmal im Jahr juckt's ihn in den Fingern. Im Spätsommer, wenn der Herbst vor der Tür steht, wird Takuya jedes Jahr unruhig, denn Anfang Dezember gilt es, auf der Yokohama Hot Rod Custom Show mit einem tollen Einzelstück aufzutrompfen. Bereits zwei Mal, in den Jahren 2019 und 2021, gewann er dort den wertvollsten Pokal

„Best of Show“ (2020 fiel die Show wegen Covid aus). Was beweist, dass Herr Aikawa ziemlich tiefstapelt, denn im Highend-Customizing ist er ein Meister seines Faches.

GETRIEBE 40 MILLIMETER HÖHER

Die Geschichte der hier vorgestellten „Cyanos“ begann mit der Bestellung eines Kunden. Der hatte gewisse Vorstellungen, wie das Bike sein sollte. Drei Anforderungen standen im Raum: Der Rahmen sollte starr sein, als Antrieb sollte es ein Early-Shovelhead sein und das Bike sollte leicht zu fahren sein. Zudem gab es eine klare Option gegen

eine Handschaltung und ein elektrischer Anlasser war ein Muss.

Darüberhinaus gab es keine weiteren Vorgaben, was Details und den Stil angeht, aber Takuya wollte die Vorliebe des künftigen Besitzers für einen klassischen Stil so weit wie möglich erfüllen. Als Spendermaschine fungierte eine FL des Baujahrs 1968.

Neben der Verschmälerung des Heckrahmens, an der Sure Shot Ewigkeiten getüftelt hat, stand die Idee, die Position des Getriebes zu ändern. Die Gewichtsreduzierung des Rolling Chassis, die Zentrierung der Massen und eine günstige Gewichtsverteilung sind nunmal essenziell, um Fahrspaß zu generieren. Und da das Getriebe nach dem Motor

das zweit schwerste Bauteil ist, beschloss Takuya, die Schaltbox näher am Motor zu platzieren. Dabei war es hilfreich, dass der Kunde bei der Vorbesprechung signalisiert hatte, aufgrund des Anlassers keinen Kickstarter zu benötigen. Das war gut. Das sparte nicht nur Gewicht, sondern machte auch den Weg dafür frei, den Getriebeklotz massentechnisch günstiger zu positionieren. Da Primär-

riemen jedoch eine feste Länge haben, und der tatsächliche Abstand zwischen Getriebe und Motor deshalb nicht verringert werden kann, entschied der Customizer, das Getriebe näher an den Motor zu bringen, indem er es um satte 40 Millimeter nach oben verschob. Jetzt kam das Problem: Das Vierganggetriebe des Early Shovel verfügt über einen Kupplungsausrückhebel, der über den

Kickstarterdeckel hinausragt. Als das Getriebe durch die Neupositionierung deutlich näher an den Öltank rückte, ließ sich der Ausrückhebel nicht mehr betätigen. Also wurde die Kupplung auf Hydraulik umgerüstet. Takuya wollte den Kupplungsgeberzylinder jedoch nicht am Lenker montieren, also verlegte er den Geberzylinder auf die linke Seite des Motors am Kurbelgehäuse.



Die wunderbare Doppel-Duplex-Trommelbremse ist ein Serienteil und stammt von einer Suzuki ST400 Tempter. Die Lampenmaske und das Luftfiltergehäuse sind Eigenleistungen von Sure Shot. Großes Bild unten: Der Geberzylinder der hydraulisch betätigten Kupplung sitzt über dem Primärtrieb links neben dem Zylinderfuß des hinteren Zylinders

DIE SCHLANKE GABEL IST INSPIRIERT VON DER AUTO-RACE-TECHNIK, DIE VERSTÄRKUNGSTREBEN SIND HANDARBEIT





DST



Phase III

ZWEIFACHER CHAMPION

Der gelernte Industriedesigner Takuya Aikawa hat bereits zwei Mal die wichtigste Bikeshow Japans gewonnen, die Yokohama Hot Rod Custom Show. 2019 gewann er mit seinem Bike „K2“ den Best-of-Show-Pokal, 2020 fiel die Show wegen Corona aus. Im Folgejahr gelang ihm mit seinem Bike „DST“ dann der Coup, gleich zwei Mal hintereinander den wichtigen Titel zu holen. Aber auch sein Bike „Phase III“ weiß zu gefallen. So viel zum Thema „Ich sehe mich nicht als Customizer“.



K2

RAHMEN HINTEN SCHMALER

Der originale FL-Rahmen wurde durch einen Eigenbau-Heckrahmen seiner Federung beraubt und baut jetzt 30 mm schmäler als ein normaler Starrrahmen.

Zu den Rädern: Vorder- und Hinterrad waren ursprünglich Alu-Scheibenräder. Takuya hat die komplette Mitte der Räder herausgeschnitten und an der Felge nur einen Mittelgrat von etwa 40 Millimetern stehen lassen. Der dient jetzt der Aufnahme der Speichenköpfe. Die Speichen sind besonders: „Solche Spannschlossspanner-Speichen mit einem zentralen Einstellmechanismus wurden in der Vergangenheit bei Trialbikes von

Montesa verwendet. Die Speichen sind original. Zwei Speichen sind zu einer Speiche verbunden. „Ich habe eine der Speichen im Set mit einem umgekehrten Gewinde versehen, da sich in der Mitte der Speiche jeweils ein Einstellschraube befindet.“

Die bildschöne Doppel-Duplex-Trommelbremse im Vorderrad ist – man kann es kaum glauben, die Serienbremse der

Suzuki ST400 Tempter, einem kreuzbraven Einzylinder-Viertakter, der Ende der 90er-Jahre Yamahas SR 400 das Leben schwer machen sollte.

Die Gabel im Auto-Race-Stil ist ein wichtiges Detail des klassischen Looks. Takuya hat auch das markanteste Merkmal dieser Race-Gabeln übernommen, die dreieckige Verstärkung, die als „Mat-suba“ bekannt ist. Passend zu der verlän-

AUFGRUND DES HOCHPLATZIERTEN GETRIEBES UND DAMIT AUCH DES KUPPLUNGSKORBES KONNTE DER AUSPUFF RAHMENNAH DARUNTER VERBAUT WERDEN



Für Highend-Customs ist der Solositz schon fast üppig bemessen, dennoch wird der Kunde aufgrund des Starrrahmens ordentlich was auf die Lendenwirbel bekommen. Unten gut zu sehen: Das Getriebe sitzt deutlich höher als der Motor



gerten Gabel hat er die Verstärkungen und auch die Klemmungen, an denen die Verstärkungsröhrchen befestigt sind, selbst hergestellt. Auch die Gabelbrücken sind Eigenbau. Zur Info: Auto Race ist eine spezielle Art japanischer Motorradrennen auf asphaltierten Ovalen (siehe Extrakasten unten).

Besonderen Wert legt der hauptberufliche Motorenabstimmer auf die Tatsache, dass er akribisch darauf geachtet

hat, dass die beiden Krümmer gleich lang sind. Um dies zu erreichen, schlängelt sich das Auspuffrohr, das zum hinteren Zylinder führt, unter dem Getriebe hindurch und wurde so konstruiert, dass es gleich lang ist wie der Krümmer des vorderen Zylinders.

Auch die Endtöpfe sind Eigenbau, sie sitzen rechts und links eng und parallel neben den Unterzügen. „Dies ist Teil der Massenzentralisierung des Chassis und

ein wichtiger Faktor für ein einzigartiges Design“, so der Erbauer.

Und da der künftige Besitzer zwar ein Motorrad wollte, das leicht zu fahren ist, aber nicht sonderlich schnell sein muss, brauchte es auch keinen heiß gemachten Motor. Dennoch spendierte Takuya dem Early Shovel einen L-Vergaser von S&S, der in den 60er- und 70er-Jahren ein echtes Tuningteil war. Dann bekam die moderne Dyna

KRÜMMER SELBST SCHWEIßEN, JA, OKAY, ABER WER BITTE BAUT SEINE EIGENEN KONIFIZIERTEN ENDTÖPFE AUS ALUMINIUMBLECHEN!?



Die schwarzen Lenkerhalter sind ebenso Eigenkreationen von Sure Shot wie der winzige Heckfender und die Fenderstruts aus Aluminium-Vollmaterial



AUTO RACE

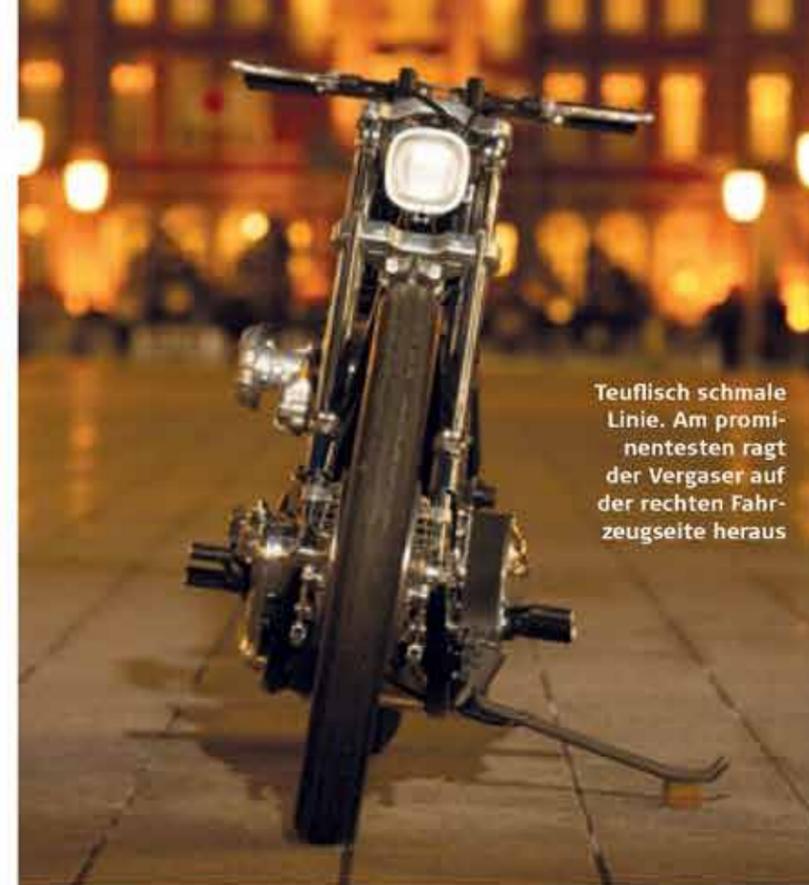
„Auto Race“ hat überhaupt nichts mit Autos zu tun, sondern ist eine populäre Rennveranstaltung für Motorräder in Japan. Es zählt zu den vier „Volkssportarten“, das heißt staatlich organisierten Wettveranstaltungen. Die anderen drei sind Keiba (Pferdrennen), Keirin (Radrennen) und Kyotei (Motorbootrennen).

Die Rennen werden auf Asphaltbahnen ausgetragen, die grundsätzlich als Ovalkurse ausgelegt sind. Gefahren wird gegen den Uhrzeigersinn. Die Motorräder unterscheiden sich sehr von herkömmlichen Motorradern. Sie haben keine Bremsen oder Instrumente wie Tachometer oder Drehzahlmesser. Der Lenker ist extrem asymmetrisch geformt, wobei die linke Seite deutlich höher ist als die rechte. Das ermöglicht trotz sehr großen Schräglagen eine relativ aufrechte Sitzposition der Fahrer. Als Antriebsquelle dient ein Zweizylinder-Viertakt-Doppelnocker mit 600 Kubikzentimetern, der etwa 60 PS leistet und die leichten Maschinen auf den kurzen Geraden auf bis zu 160 km/h beschleunigt. Das Getriebe besitzt lediglich zwei Gänge.

Die Rennen werden in einem Turnierformat durchgeführt, bei dem sich die Fahrer durch die Vorrunden, die Halbfinals und die Finalrunden bis zur „Championship“ vorkämpfen müssen.



Die Fahrer sind vergleichbar mit Pferde-Jockeys, denn auf den Ausgang der Rennen kann gewettet werden



Teuflich schmale Linie. Am prominentesten ragt der Vergaser auf der rechten Fahrzeugseite heraus



Ein Meister seines Fachs: Takuya Aikawa ist sehr bescheiden, räumt aber regelmäßig auf den wichtigsten Bikeshows ab

2000i-Zündung noch ein eigens von Sure Shot erstelltes Zündprogramm und fertig war das Alltagsuning.

Bleibt lediglich die Frage offen, wie „leicht“ sich der verwendete Hinterreifen um Kurven wuchten lässt, denn dessen Kontur ist schon verdammt eckig. Diese Sorte Gummis kann man zwar auf die Außenkante drücken, doch unmittelbar darüber hinaus ist Schluss mit Gummi am Asphalt. Nur gut, dass sich dieses Problem mit einer Umbereifung relativ unkompliziert lösen lässt.

Und wieso sich Takuya Aikawa selbst nicht als Customizer sieht, bleibt wohl auch ein Rätsel, denn die „Cyanos“ ist geniales Customizing pur. Wie könnte es auch anders sein, denn nicht umsonst hat der Mann schon zwei Mal die Yokohama Hot Rod Show gewonnen. Er ist ein wahrer Großmeister seines Fachs!

TECHNISCHE DATEN

Erbauer: Takuya Aikawa, Sure Shot, Japan
Basis: H-D FL 1968

MOTOR

Typ...orig. H-D FL Shovelhead, 1200 ccm, Bj. 1968
Ventile.....Kibblewhite
Kolben.....V-Twin
Nockenwelle.....Andrews J-Grind
Vergaser.....S&S L-Cab
Zündung.....Dynatek 2000i
Auspuffanlage.....Krümmer Sure Shot Edelstahl,
.....Endtöpfe Sure Shot Aluminium

GETRIEBE

Getriebe.....orig. H-D Viergang, Bj. 1968,
.....40 mm höhergelegt
Primärtrieb/Kupplung.....orig. H-D
Sekundär.....Rollenkette

FAHRWERK

Frontrahmen.....orig. H-D FL
Heckrahmen.....hinten Starrrahmen,
.....30 mm verschmälert
Gabel.....Auto Race“-Gabel,
.....Gabelbrücken Sure Shot
Gabelverstärkungen.....Sure Shot
Räder.....vo. und hi. Ex-Scheibenräder
.....aus Alu, sehr stark modifiziert von Sure Shot,
.....Speichen mit Mittelspannern
Bereifung.....vo. Firestone 3.00-21,
.....hi. Lucas 4.50-18
Bremsen.....vo. Doppel-Duplex aus
.....Suzuki ST400 Tempter, hi. orig. H-D

ACCESSORIES

Tank.....Sure Shot
Öltank.....Aluminium Sure Shot
Fender.....Stahl, Sure Shot
Fenderhalter.....Aluminium, Sure Shot
Lenker.....Stahl, Sure Shot
Riser.....Sure Shot
Fußrasten.....Tarozzi, modifiziert
Sitz...Unterbau Sure Shot, Sitz Manabu Yamaguchi
Lampe.....Gehäuse Sure Shot, Einsatz Aftermarket
Lack.....Rods Design
Pinstripes und Logo.....Rio Studio

KONTAKT

sureshot.jp