

REKORDFAHRT

mit Eleganz

Zum Motorrad selbst ist Folgendes zu sagen: Das Bike wurde für einen Kunden aufgebaut. Im Lastenheft stand: Luxus im Überfluss, optisch sofort als Harley-Davidson zu erkennen und keinesfalls mit einem Gefährt aus einem Marvel-Comic zu verwechseln, klassisch, aber durch die Niederquerschnittsreifen modern bereifbar

■ TEXT: hch, mk, chm ■ FOTOS: Courtesy of Dr. Mechanik



Das 2-Liter-Triebwerk von S&S ist ein Kraftmeier vor dem Herrn und hat mit den leistungsgezügelteren Motoren der Company nur noch die Optik gemein

Es sollte extrem kräftig und trotzdem sanft zu fahren sein, das Fahrwerk und die Bremsanlage wurden deshalb nach Fernost-Philosophie konzipiert. Und das Wichtigste, es sollte schnell sein, sehr schnell. Das geht nur mit einem großen, leistungs- und drehmomentstarken Motor, in diesem Fall einem 124-

cui-S&S, also mit umgerechnet etwas mehr als zwei Litern Hubraum.

Der Authentizität wegen wurde das Originaldekor aus dem Jahre 1994 beibehalten, die Technik allerdings wurde weitestgehend abgeändert. Das Getriebe stammt von Jims, die Bremsen von Brembo. Die Gabel wurde gekürzt, deren Innereien op-



timiert. Was es nicht in der gewünschten Qualität gab, hat Dr. Mechanik wie üblich selbst gebaut. Der Lenker aus VA-Stahl ist, wie die Blinkerhalter, ein Eigenentwurf. Selbstredend sind sämtliche Leitungen und Züge fein säuberlich im Lenker untergebracht. Auch das hintere Schutzblech und die Sitzplatte sind Eigenbauten. Den Auspuff steuerte Penzl-Bikes bei, da diese

Firma als einziger Anbieter eine Anlage mit E-Zertifizierung für die 124"-S&S-Motoren anbietet. Vorne steht das Bike auf einem derzeit angesagten 21-Zöller, hinten auf

einem 18-Zoll-Rad, auf das zwangsläufig hochgeschwindigkeitstaugliches Reifenmaterial aufgezogen wurde. Und da die Kofferträger in den selbstgebauten Fender

Diese **Road King** ist **Understatement** in seiner **reinsten Form**

DER **REKORDVERSUCH**

Irgendwann im Sommer klingelte das Telefon in der Redaktion. Am anderen Ende der Leitung war Max Krpanic, besser bekannt als Dr. Mechanik. Der Vorschlag, mit dem er rausrückte, war schon etwas haarsträubend. Max erzählte etwas von einer umgebauten Road King, in die er ein 2-Liter-Triebwerk von S&S verpflanzt hätte und mit der er beabsichtige eine Höchstgeschwindigkeit von 250 Kilometern pro Stunde zu erreichen; mindestens. Da bleibt einem schon mal die Luft weg. Immerhin reden wir über eine gut 370 Kilogramm schwere Harley-Davidson Road King, die nun wahrlich nicht für solche Geschwindigkeitsbereiche konzipiert wurde. Aber wie Dr. Mechanik versicherte, hatte er Fahrwerk und Bremsen entsprechend angepasst, damit das nicht in einem Fiasko enden würde. Schließlich sollte die Road King straßenzugelassen sein und die Fahrt auf öffentlichen Straßen stattfinden. Viele Möglichkeiten dazu bleiben selbst

auf liberalen deutschen Straßen nicht. Logisch, dass als Nächstes das Wort „Autobahn“ fiel. Zudem wollte Max diese irre Fahrt mit einer Kamera dokumentieren. Das musste ich erstmal wirken lassen und wiederholte nochmal in Gedanken: Harley, S&S, 250, Autobahn, Video. Na toll, selbst wenn ich sofort zusagen würde, wo bekomme ich ein Motorrad her, das mindestens 250 km/h oder, bei Bedarf, mehr machen würde? Schließlich stehen solche Kisten nicht haufenweise im Redaktionsfuhrpark zur Verfügung. Und mit stumpfen Waffen wollte ich nicht kämpfen. Also ran ans Telefon und bei Suzuki Deutschland eine GSX-R 1000 klargemacht. Damit wäre ich in jedem Fall schneller als der Herr Doktor mit seinem S&S-Boliden.

Wir vereinbarten einen Sonntagmorgen an der A81, 05.30 Uhr, trockenes Wetter vorausgesetzt. Da Max die weitere Anfahrt hatte, begann sein Tag schon um 03.45 Uhr. Eine Stunde später traf er sich mit dem Ka-



Von Nervosität keine Spur. Max Krpanic kennt die getunte Road King in- und auswendig. Nur: Wird sie die 250-km/h-Marke knacken?



Eine Road King, die locker über 200 km/h fährt gibt es nicht? Doch, gibt es und Dr. Mechanik hat sie sogar straßenzugelassen

merafahrzeug, das uns hinterher oder besser gesagt neben uns her fahren sollte, um diese unglaubliche Nummer einzufangen. Auf der Fahrt zum Treffpunkt lotete ich den Kilo-Gixxer aus. Sie würde in jedem Fall schnell genug sein. An der Autobahnausfahrt traf ich dann Max und seine Crew. Kurzer Plausch, die Kameras an Motorrad und Helm montiert und ab auf die Piste. Auf der A81 war noch nichts los um diese Uhrzeit und vor allem ist auf diesem Abschnitt kein Tempolimit. Knapp 19 Kilometer waren es von Ausfahrt zu Ausfahrt. Viermal sollten wir fahren, um einen guten Wert zu erreichen. Am Ende fuhr Max die Strecke noch einmal alleine.

Schon bei der Auffahrt ließ es Max krachen. Der 2-Liter-V2 beschleunigte so vehement aus dem unteren Drehzahlbereich, dass ich mit der GSX-R kaum folgen konnte. Ein Reihenvierer gönnt sich leider eine Gedenksekunde zum Luftholen. Aber kurz darauf hatte ich Max eingeholt. Im Nu



„Full Throttle“ – Jetzt muss die umgebaute Harley zeigen, was sie wirklich leistet

hatten wir die 200 km/h erreicht und ich konnte mit Schrecken sehen, wie die Harley Schwingungen aufbaute, die sich durchs gesamte Chassis zogen. Beim nächsten Stopp, änderte Max den Luftdruck und das Fahrverhalten wurde besser, aber noch nicht gut genug. Erst nachdem die Koffer abmontiert waren, konnten wir es richtig krachen lassen. Angesichts der schrottigen

Asphaltdecke der A81, die mit gefühlten 30 Zentimeter tiefen Spurrillen harte Schläge durch Fahrwerk und Fahrer jagte, war der erreichte Wert von über 223 km/h mehr als beeindruckend. Das gesteckte Ziel erreichten wir an diesem Tag nicht. Spielte aber auch keine Rolle, denn so wie diese Road King abgeht, muss sie sich garantiert nicht verstecken.



Das Bike ist eine **Symbiose** aus **Leistung** und **Leidenschaft**

integriert wurden, baute Dr. Mechanik auch noch einen Kennzeichenhalter und die Halter für die All-in-One-Rücklicht-/Blinkereinheiten. Was man von außen nicht sieht, sind die Optimierungen am Fahrwerk. So zum Beispiel hat Dr. Mechanik die Gummielemente aus der hinteren Getriebelagerung entfernt und einige Teile neu konstruiert, um das Fahrwerk stabiler zu machen. Mit dem serienmäßigen Fahrwerk wären die angepeilten Geschwindigkeiten dieses PS-Boliden zum einen nicht machbar gewesen, zum anderen hätte eine wild schlingende Road King mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ihren Fahrer bei

200 Kilometern pro Stunde abgeworfen. Und wer braucht so was und vor allem warum? Der Erbauer Max Krpanic antwortet selbst: „Ein Motorrad wie die ‚Elegance‘ brauchen Menschen, die nicht um jeden Preis auffallen wollen. Ästheten, die den klassischen Charme einer Harley nicht missen möchten und die Schönheit der Technik in voller Pracht zu genießen wissen. Das Bike ist als eine Symbiose aus Leistung und Leidenschaft konzipiert, als dem Besten aus Design und Power, so wie The Beauty and the Beast.“ Diese Beschreibung trifft es wohl so ziemlich genau auf den Punkt. ■

TECHNISCHE DATEN

Modell: Road King, Bj.: 1994

■ MOTOR

Typ: S&S 124"/2L
Zündung: S&S IST
Vergaser: 48er-Mikuni mit EL-Pumpe
Krümmer: S&S
Endschalldämpfer: Penzl-Bikes
Elektrik: Dr.Mechanik

■ GETRIEBE

Typ: orig. H-D
Gehäuse: JIMS 6-gang

■ FAHRWERK

Rahmen und Gabel: HD
Rad, vo.: 3,5 x 21 mit 120/70VR21
Rad, hi.: 6 x 18 mit 180/55ZR18

■ ACCESSORIES

Lenker: Dr.Mechanik
Schutzblech hi.: Dr.Mechanik
Schutzblech vo.: HD/Dr. Mechanik
Sitz: Dr.Mechanik
Kennzeichenhalterung: Dr.Mechanik
Fahrwerkstabilisierung: Neuentwicklung Dr.Mechanik



Die Anzeige des Tachos reicht tatsächlich nicht aus. Wenn die Road King voll ausdreht liegt die Tachonadel jenseits der 220-km/h-Markierung (links). Die GPS-Messung ergab einen Wert von knapp über 223 km/h (Mitte). Umgebautes Fahrwerk (rechts)