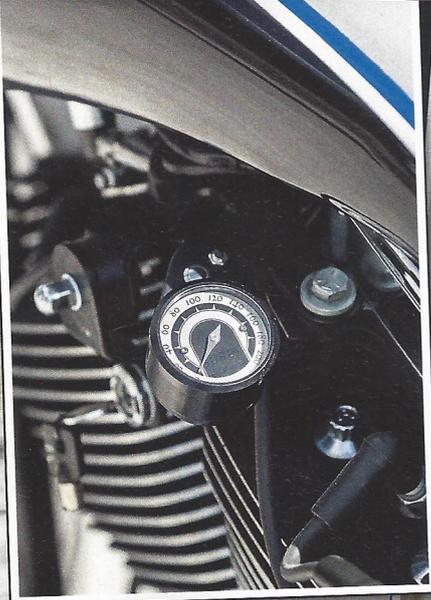




DEUTSCH-AMERIKANISCHE **FREUNDSCHAFT**

Wenn amerikanischer Motorradbau auf deutsche Handwerkskunst trifft, kommen nicht selten sehr coole Bikes dabei heraus. TGS Motorcycles hat sich eine 2008er Harley-Davidson Softail zur Brust genommen und in eine stimmige Kombination aus Old School und New School verwandelt

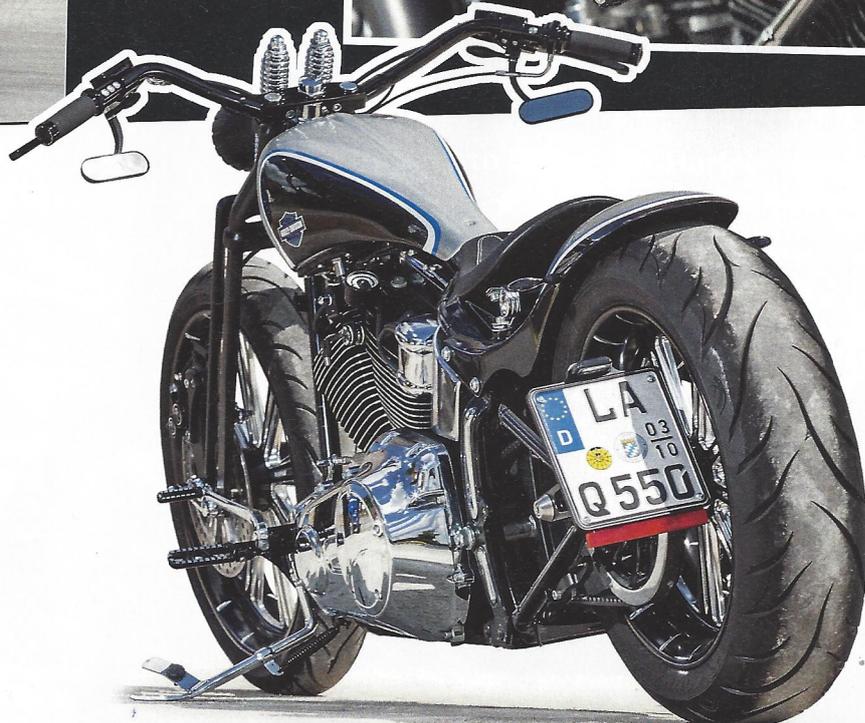
■ TEXT: Christian Heim ■ FOTOS: TGS



Das Dashboard ist weg, der Tacho von Speedster wanderte links an den hinteren Zylinderkopf



Springergabel und breiter Lenker sorgen für eine klassische Optik. Der RSD-Luftfilter ersetzt die Brot-dose von Harley



Bei TGS entstehen feine Custom-bikes. Das wusste auch Kunde Sebastian, der mit dem Bike „V2 Rocket“ bereits einen TGS-Umbau besitzt. Und weil ein Bike nicht genug ist, der Trend sowieso zum Zweit- oder gar Drittmotorrad geht, besorgte sich Sebastian in den Staaten eine 2008er Harley-Davidson Softail. Zusammen mit dem Bike importierte er auch gleich zwei Contrast-Cut-Felgen von Performance.Machine in den moderaten Dimensionen 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten. In der Breite beließ er es bei 5,5 Zoll, da die Softail auch weiterhin „nur“ eine 200er-Pelle tragen sollte. Nachdem Motorrad und Räder in Deutschland eingetroffen waren, ging es gleich zu TGS, wo mit

Schicke Sache: Die großen Räder von Performance Machine stehen der Softtail ausgesprochen gut



DIE BENZINPUMPE DER EFI MUSSTE IN DEN BENZINTANK VERPFLANZT WERDEN

Inhaber Tobias Guckel das Umbauprojekt in seinen Details besprochen wurde. Anschließend wurde die Softtail zerlegt und die notwendigen Teile bestellt. Wie bei Custombikes üblich, erfolgte erst einmal das Anpassen der verschiedenen Komponenten wie Räder, Springer-Gabel und Fahrwerk. Eben mal schnell einbauen oder dranstecken, das funktioniert nicht.

Im nächsten Schritt standen Blecharbeiten an. Zur Unterbringung der Einspritzpumpe musste der Tank komplett umgebaut und angepasst werden. Zusätzlich ver-

längerte Tobias das Spritfass und passte die Linienführung optisch an den Rahmen an. Durch den Schwingsattel musste im Sitzbereich die Elektrik verschlankt und eine Abdeckplatte aus Stahlblech angefertigt werden. Sitzaufnahme, Sitz und Heckfender sind ebenfalls Eigenanfertigungen von TGS. Die Hauptelektrik wanderte unter

den Tank. Passend zur Gabel zierte ein old-schooliger Lenker von Speedster die Softtail. Kleine VA-Taster ersetzen die klobigen Originalarmaturen. Gekuppelt wird mit einer hydraulischen Kupplung über eine PM-Armatur. Ergänzt wurde der Umbau mit haus-eigenen Parts wie Fußrasten, Schaltanlage und seitlichem Kennzeichenträger. ■

Der Meister und sein Werk: Tobias Guckel von TGS Motorcycles



TECHNISCHE DATEN

■ MOTOR

Typ: H-D TwinCam 96B
Einspritzung: H-D
Luftfilter: RSD
Krümmer/Endtöpfe: BSL Top Chop Staggered

■ GETRIEBE

Typ: H-D, Sechsgang
Primärtrieb: H-D
Kupplung: H-D

■ FAHRWERK

Rahmen: H-D, TGS modifiziert
Gabel: Springer
Räder: PM Contrast Cut, vo. 3.5 x 21, hi. 5,5 x 18
Reifen: vo. 120/70-21, hi. 200/55-18
Bremsen vo./hi.: Scheibe, RevTech/Scheibe PM

■ ACCESSORIES

Tank: Cole Foster, TGS modifiziert
Öltank: H-D
Lenker: Speedster
Armaturen/Griffe: PM Contrast Cut
Sitz: TGS/Fa. Kapfhammer
Spiegel: Arlen Ness
Seitlicher Kennzeichenträger: TGS
Tacho: Speedster

■ KONTAKT

www.tgs-motorcycles.de