

METALLERGRILLEN

Der Bike-Name „Metallergrillen“ stammt von einem Heavy-Metal-Festival in der Pfalz. Das Bike entstand, genau wie die Veranstaltung selbst, aus einer verrückten Idee heraus

■ TEXT: mm, hch ■ FOTOS: Volker Rost

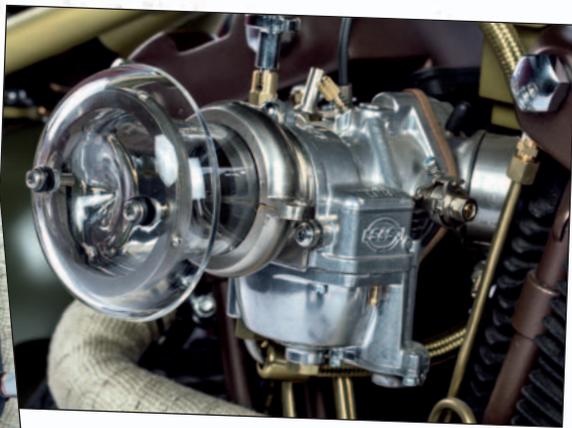




Im Jahr 2006 kamen ein paar gleichgesinnte Metalheads auf die Idee, ein Grillfest zu feiern und dabei metallmäßig ordentlich auf die Kacke zu hauen. Aus der 20-Mann-Veranstaltung ist inzwischen ein drei Tage dauerndes Metal-Event geworden mit gut 2500 Besuchern im letzten Jahr. In diesem Jahr werden nicht weniger als 15 Live-Bands in Katzenbach in der Pfalz den Baumbestand zum Wackeln bringen (mehr unter www.metallergrillen.de).

Doch zurück zum Bike: 2012 saßen Maniac-MechaniX-Boss Christian Denstedt und seine Frau Lisa zusammen mit dem Metallergrillen-Macher Alois Fuchs zusammen, um sein neues Bike zu besprechen. Christian sagte einfach so, ohne großartig darüber nachzudenken: „Wäre doch geil, wenn wir ein Bike für dein Event als Werbeträger bauen würden. Es müsste anders sein und ruhig auch ein wenig durchgeknallt!“

Die Idee stieß bei Alois sofort auf offene Ohren, er nickte die Sache ab, die Planung für die „Metallergrillen“ begann. „Wir wollten aber keinen Big Twin, auch nichts



Wegen des Fußrastenhebelschmucks musste ein ganzer Kasten Bölkstoff dran glauben. Der Luftansaugtrichter besteht aus hochtemperaturbeständigem Borosilikatglas

Modernes, es musste etwas sein, von dem viele andere die Finger lassen.“ Schließlich fand sich die passende Basis in einer „Scheunenfund-Ironhead“, im absoluten Originalzustand und Standschäden zuhauf. Außer ein paar Kleinteilen, den Rädern und natürlich dem Motor wurde allerdings wenig von dem Serienbike übernommen. Vieles wurde ersetzt oder extra angefertigt.

Den Starrrahmen bestellte Christian in Bamberg bei F.T.W., die Blattfedergabel bei W&W in Würzburg und den Lenker bei Wannabe Choppers. Schon hatte man ratzfatz in Verbindung mit den originalen Rädern ein Rolling Chassis, das ganz anders aussah. „Wir wollten der Ironhead nicht wie sonst üblich mit einem anderen Tank, Lenker und gehoppten Schutzblechen ein

neues Outfit verpassen. Da sollten schon noch ein, zwei Schippen draufgelegt werden“, berichtet Erbauer Christian. Alle anderen benötigten Teile wurden passend zusammengestellt oder selbst angefertigt.

Das Rücklicht entstand aus einem Fleischklopper, die Lampe aus einem Kuhhorn. Die meisten Halter bekamen an den Enden die Optik der typischen Metaller-„Pommesgabel-Finger“. Es war wichtig, die Verbindung zu der Veranstaltung deutlich sehen zu können. Und überall sollten auf den zweiten Blick kleine Gimmicks zu erkennen sein. Bei den Fußrasten setzten die Gensinger auf die Opferbereitschaft ihres



VERRÜCKTE IDEE! DER RÜCKLICHT- KÖRPER WAR MAL EIN FLEISCH- FLACHKLOPPER



Der Motor bekam eine Radikalkur:
Der Totalzerlegung folgte ein Aufbau
mit lauter neuen guten Komponenten



DIE MOTORREVISION ÜBERSTIEG DIE KOSTEN DER ANSCHAFFUNG DES BIKES

Kunden. Es wurden originale „Bölkstoff“-Bügelverschlüsse gebraucht und Kunde Alois lieferte nach nur zwei Tagen 24 leere Flaschen samt Verschlüssen an, damit die Rasten angepasst werden konnten.

Als alle Baugruppen fertig waren, wurde das Bike komplett zerlegt und in alle Himmelsrichtungen verstreut. Alle Lackteile samt Rahmen gingen zur Lackschmiede Gau-

Algesheim. Der Motor machte sich auf den Weg nach Berlin zum „Shovel Service Berlin“, von wo dann allerdings keine sonderlich erbaulichen Nachrichten kamen. Die Shovel-Spezialisten bescheinigten den Innereien nichts Gutes, mit neuem Lack und frischen Dichtungen war die Sache nicht getan. Zusammen mit Alois fiel die Entscheidung, den Motor tiptopp instand zu setzen.

Bis auf die letzte Schraube wurde das Aggregat zerlegt und von Grund auf mit Teilen von Andrews, Manley, Jims, S&S und Wiseco auf Vordermann gebracht. Zusätzlich wurde die Kurbelwelle feingewuchtet und die Zylinderköpfe überarbeitet. Alles in allem überstiegen die Kosten der Motorrevision am Ende bei weitem die Anschaffungskosten des Basis-Bikes, aber das Bike sollte schließlich etwas ganz Besonderes werden und ist seit seiner Fertigstellung eine der Stil-Ikonen des Metallgrillens. ■

Die Tankflanken ziert das Logo des Metallgrillen-Festivals, der Skullhead mit gekreuztem Grillbesteck



TECHNISCHE DATEN

■ MOTOR

Typ: orig. H-D XL Ironhead, 1000 ccm, Bj. 1982
Zylinderköpfe: orig. H-D, überarbeitet vom Shovel Service Berlin
Kolben/Ventile: Wiseco/Manley
Stößelstangen: Andrews
Nockenwellen: Andrews Y
Kurbelwelle: orig. H-D, feingewuchtet vom Shovel Service Berlin
Zündung: Daytona Twin Tec
Vergaser: S&S Super E
Luftfilter: Glas, Maniac Mechanix
Krümmer: Maniac Mechanix
Endtopf: Trumped Muffler

■ GETRIEBE

Typ: orig. H-D Viergang, Bj. 1982
Primärtrieb/Kupplung: orig. H-D
Sekundärtrieb: Rollenkette

■ FAHRWERK

Rahmen/Rake: For The Wheel, Bamberg/36°
Gabel: W&W Blattfedergabel
Rad vo./hi.: orig. H-D 2,15 x 19"/3,00 x 16"
Reifen vo./hi.: Maxxis, 100/90-19 und 130/90-16
Bremsen: vo. u. hi. Rick's/RST

■ ACCESSORIES

Benzintank: Indian Larry/Maniac Mechanix
Öltank und Fender: Maniac Mechanix
Lenker: Wannabe Choppers/Maniac Mechanix
Lenkergriffe/Handhebel/Schalter: Exile Cycles
Fußrastenanlage: CCE
Frontlampe/Rücklicht: Maniac Mechanix
Anzeigeeinstrumente: motogadget „tiny“
Sitz: Maniac Mechanix

■ KONTAKT

www.maniacmechanix.de