

PERSONAL USE ONLY

Lange schon ist Frank Seifert im Geschäft, baute in den letzten Jahren vor allem sportliche Bikes aus jedweder Basis. Um zu zeigen, was er außerdem kann, nahm er sich aktuell eine Harley CVO-Springer zur Brust

KATHARINA WEBER (TEXT), BENJAMIN GRNA (FOTOS)



Der Vorteil an der CVO-Springer ist, dass vieles schon von Haus aus edel daher kommt. So gibt es zum Beispiel keinen Grund für andere Felgen

Es ist manchmal ein Unterschied zwischen dem, was man für Kunden baut, und dem, was man privat geil findet. Zwar ist es nicht so, dass Frank Seifert die Fighter und Cafe Racer für die er bekannt ist und die er seit Jahren, meist auf japanischer Basis, auf die Räder stellt, nicht mag. Ganz im Gegenteil, seinen guten Ruf hat er sich damit erarbeitet. Aber wenn es um ein Bike nur für sich selbst geht, da

schwirrt dem Customizer schon länger was ganz anderes im Kopf rum – und das heißt Harley-Davidson Softail Springer. Und weil der Mann aus Wilkau in Sachsen Zweiräder mit Leistung zu schätzen weiß, sollte es am liebsten ein Modell aus Harleys CVO-Baureihe sein, Screamin'-Eagle-Technik inklusive.

Tatsächlich wird Frank bei seiner Suche nach einem passenden Bike fündig, eine Unfall-Softtail kann er an Land ziehen, mit dem gewünschten 110-cui-Motor. Und an den muss er auch nicht ran, der ist schon von Haus aus mächtig stark, 95 PS leistet die Wuchtbrumme aus Milwaukee. Ledig-

lich eine neue Auspuffanlage wird sich gegönnt. »Die Penzl-Anlage kann ich schwer empfehlen«, Frank bereut den Kauf nicht. »Brutal laut ist sie ... und voll einstellbar, wenn mal nötig«, grinst er.

Beim optischen Umbau hält Frank sich an eine klare Maxime: »Ich wollte möglichst viel wegbauen und möglichst wenig Neues dranschrauben ... und vor-

allem kein Schickimicki.« So beschränken sich die Veränderungen auf punktuelle Arbeit. Der Tank der Harley bleibt zum Beispiel original, wird aber modifiziert und bekommt »Einzüge« auf beiden Flanken. Den Fender gestaltet Frank kurz, ein seitlicher Kennzeichenhalter wird montiert.

Da er für seinen Cruiser einen sportlichen Flattrack-Look an der Front



Die Lampe wurde seitlich versetzt montiert, um Platz für die gewünschte Verkleidung zu schaffen. Der Auspuff wird per Knopfdruck geregelt und gibt seine brutale Lautstärke nur dann frei, wenn man will



Der sportliche Cruiser mit voller Leistung macht Laune. Und das sei auch Customizern voll gegönnt

»Ich habe in meinem Laden schon wesentlich kompliziertere, aufwendigere Sachen gemacht, aber das hier hat mir einfach richtig Spaß gebracht.«



bevorzugt, fertigt Frank eine knappe Gabelverkleidung, die Lampe wandert einfach links daneben. Der Lenker wird umgedreht montiert und damit obenrum alles clean und sauber ist, wandert das Rundinstrument auf die rechte Seite neben den Motor. Damit wären die wichtigsten Features des Motorrades schon geklärt, das Thema Weglassen setzte Frank mehr als konsequent.

Dafür entschied er sich bei der Lackierung für feines Understatement. Der Glitterlack versteckt sich unter unzähligen Lasurschichten. Nur wenn die Sonne wirklich richtig scheint, wird der Effekt sichtbar und es glimmert und funkelt, dass es eine wahre Freude ist. Der Spruch mit dem Schuster, der immer die schlechtesten Schuhe selbst trägt, gilt für Frank Seifert damit wohl kaum.

TECHNIK

HARLEY-DAVIDSON CVO SPRINGER SOFTAIL
BJ. 2008 | ERBAUER: FRANK SEIFERT/BIKEWORK

MOTOR

Screamin'-Eagle-Twin-Cam-Zweizylinder-Viertaktmotor, ohv-Zweiventiler, 1801 ccm (Bohrung/Hub 101,6 x 111,1 mm)

Zündung Power Commander
Luftfilter H-D Screamin' Eagle
Auspuff Penzl manuell
Getriebe Sechsgang
Leistung 93 PS bei 5000 /min
Drehmoment 151 Nm bei 3500 /min

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen

Gabel H-D original
Räder vo. und hi. 16 Zoll
Reifen vo. Avon, hi. Michelin
Bremsen vo. und hi. Performance Machine

ZUBEHÖR

Tank H-D, mod.
Lenker Fehling
Sitzbank Bikework
Verkleidung Bikework
Lampe Custom Chrome
Rücklicht Shin Yo
Fender H-D, mod.
Kennzeichenhalter Bikework

METRIE

Leergewicht 340 kg
Radstand 1635 mm

INFO

www.bike-work.de

Die CVO-Modelle von Harley bieten satte Leistung. Und optisch hat Wegbauen bei Custombikes meistens den größten Sinn gemacht