

# Evel Dream

Dank seiner Stunts und Stürze ist Evel Knievel bis heute ein ungesundes Vorbild. Zeit, dass dem Jahrhundert-Draufgänger ein angemessenes Denkmal gesetzt wird

TEXT: MAX LINK, FOTOS: ANDREAS HASAK



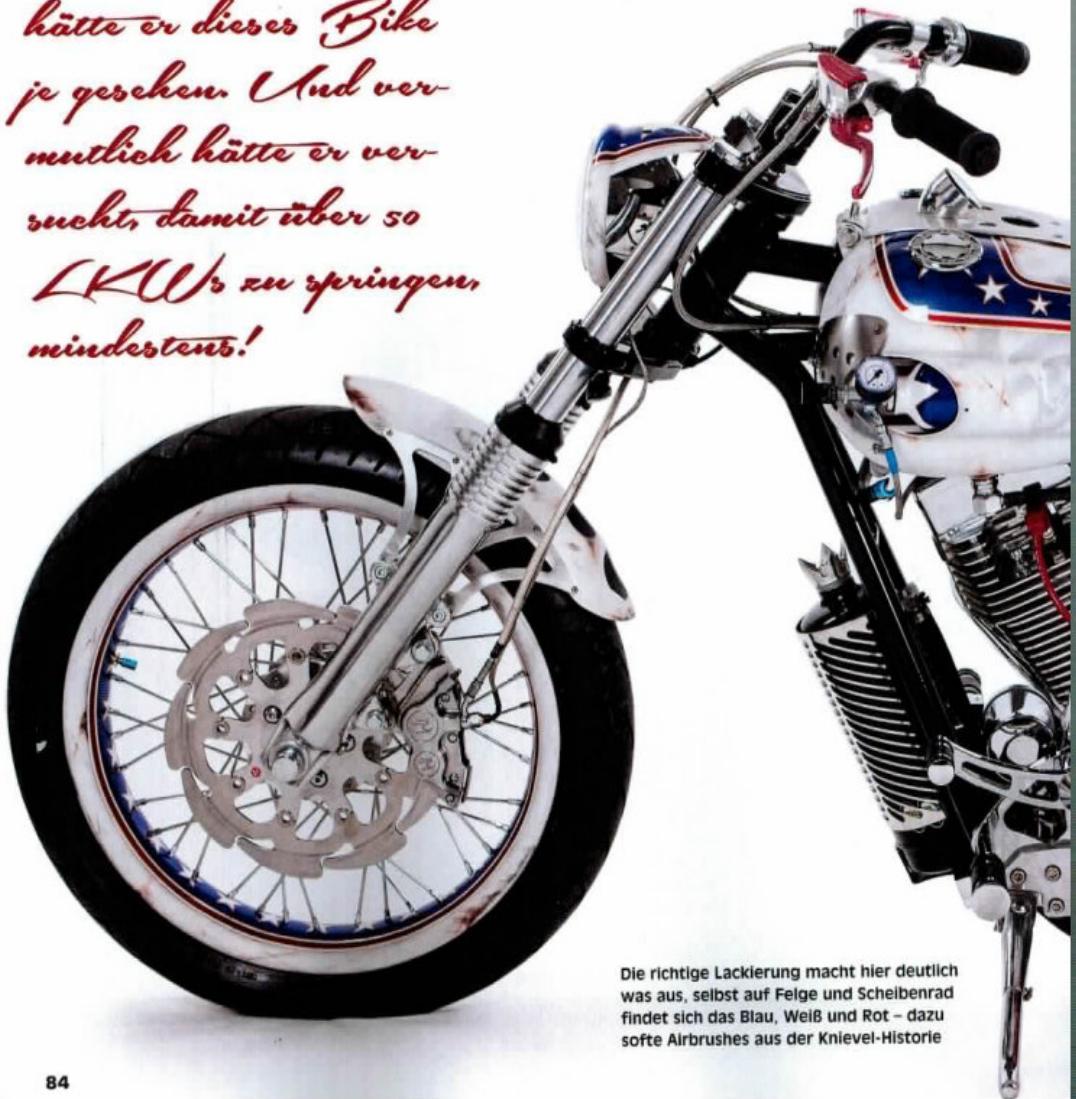
Denkmal mit Kraftwerk: Im Tributebike für die Stuntlegende arbeitet ein 100-cu-in Zweizylinder Marke RevTech



**M**anchmal schlaf Hans-Peter Ziehfreund schlecht – und das, obwohl der Chef von Kraftwerk Customs mit seinem Laden und dem Leben seines Traums bestens ausgelastet ist. Nun hat eine gewisse Unruhe aber den Vorteil, dass daraus durchaus richtig gute Ideen werden können. So, in einer von Hapes Halbschlafphase vor einigen Monaten: Da nämlich fiel sein Blick auf ein Evel-Knievel-Spielzeug neben seinem Bett. Das hinterließ Eindruck, am nächsten Morgen setzte sich Hape an den Rechner und begann zu recherchieren. Das Ergebnis: Innerhalb weniger Minuten fand er unzählige Infos und Bilder des wohl legendärsten Stuntfahrers aller Zeiten. Auf ein gut gemachtes Tributebike stieß er dabei aber nicht und damit stand das nächste Projekt der bayrischen Manufaktur fest. Gemäß der Kraftwerk-Philosophie wollte Hape dem 2007 verstorbenen Teufelskerl Evel Knievel nicht mit einem Um-, sondern einem Kompletaufbau die Ehre erweisen. Kundenwünsche waren dabei uninteressant, das Tributebike sollte den Besitz von Hape nie verlassen.

Wie es sich für eine ambitionierte Werkstatt gehört, stapelten sich die zentralen Teile des Bikes schon im Kraftwerk-Lager. Als Motor kam angesichts der von Knievel bevorzugten Fahrzeuge nur ein massiver V2 in Frage. Ein Kriterium, das ein 1640-ccm-Revtech-Aggregat mehr als erfüllt. Als Rahmen wählte Hape eine Gooseneck-Variante von Santee. Problem: Die wird meist in nostalgischem Kontext verbaut, den Hape aber partout vermeiden wollte. Im Interesse einer langgestreckten Racing-Optik nahm der Bayer diesen Stilbruch aber bewusst in

*Evel Knievel wäre zufrieden gewesen, hätte er dieses Bike je gesehen. Und vermutlich hätte er versucht, damit über 50 LKWs zu springen, mindestens!*



Die richtige Lackierung macht hier deutlich was aus, selbst auf Felge und Scheibenrad findet sich das Blau, Weiß und Rot – dazu softe Airbrushes aus der Knievel-Historie

Kauf. Eine relativ kurze Gabel aus eigener Produktion rundete das Gestänge des Tributebikes ab und setzte die sportliche Linie des Projektes fort. Während der V2 vorne auf einem schlichten 19-Zöller rollt, bringt im Heck ein 180 Millimeter breiter 18-Zöller Gummimischung und Leistung auf den Asphalt. Anders als vorne finden sich in dem aber keine Speichen, sondern massiv gegossenes Metall. Schließlich bietet das zusätzliche Fläche zum Farbauftrag und ohne aufwändige Stars-and-Stripes-Lackierung ist ein Evel-Knievel-Tribute einfach nicht drin.



Die kurze Eigenbau-Gabel steht eng am Gooseneck, was entscheidend zur sportlichen Linie des Umbaus beiträgt



zierte ihn aber dem Anlass entsprechend. Linkerhand erfreut jetzt ein NOS-Dummy das Racerherz, zentraler ist ein gewohnt winziges Motogadget-Instrument im Blech versenkt. Passend dazu fallen die Taster am Tracker-Lenker und die dezent platzierten Kellermann-Blinker erst auf den zweiten Blick ins Auge. Das sieht nicht nur windschnittig aus, sondern beschleunigt auch so, weswegen Hape bei den Bremsen keine Kompromisse einging: Vorne und hinten verzögern Floater-Scheiben das Tributebike

deutlich besser als es Evel Knievels Kisten je taten, wie ein Blick in dessen beachtliche Krankenakte beweist.

Nach einigen weiteren Feinheiten waren die Werkstatt-Tage des V2s damit gezählt, die Sprühpistole von Airvolution wartete. Dort wurde der bereits erwähnte Klassiker in Weiß-Blau-Rot aufgetragen und mit einigen modernen Details aufgewertet. Damit nicht genug, wurde anschließend der Motor komplett poliert, um den dynamischen Effekt des Designs zu verstärken. Hape hatte

seinen Traum Wirklichkeit werden lassen. Ähnliches war wohl auch einem weniger begabten Schrauber widerfahren, kurz nach Fertigstellung bekam Hape Besuch in seiner Werkstatt. Ein »unverschämter hoher Betrag« überzeugte den Bayern davon, das Tributebike entgegen aller Pläne in gute Hände abzugeben. Einfach fiel ihm die Entscheidung aber nicht, was zu einigen unruhigen Nächten führte. Was ihm im neuerlichen Halbschlaf ins Auge fiel? Ein Kampfflugzeug ...

*Ich wollte dieses Bike nicht verkaufen. Aber was willst du machen, wenn dir einer einen unverschämten Preis bietet?*



## TECHNO

KRAFTWERK/REVTECH »EVEL DREAM« | BJ. '13

### MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohv-Zweiventiler, 1640 ccm (Bohrung/Hub 101,6 x 101,6 mm)

Zündung	Single Fire
Kupplung	Barnett
Vergaser	Mikuni
Luftfilter	Kraftwerk
Auspuff	Penzl
Getriebe	Sechsgang
Sekundärtrieb	Belt, 2 <sup>1</sup>
Leistung	121 PS bei 5750 /min
Drehmoment	165 Nm bei 4250 /min
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h

### FAHRWERK

Santee-Gooseneck-Rahmen	Kraftwerk
Gabel	Speichenrad
Räder	vorne 3 x 19" mit 100/90-19 hinten Scheibenrad 5,5 x 18" mit 180/55-18
Bremsen	vorne und hinten KustomTech-Scheiben

### ZUBEHÖR

Tank	Kraftwerk
Öltank	Kraftwerk
Lenker	Kraftwerk
Armaturen	KustomTech
Griffe	Biltwell
Instrumente	motogadget in Tank integr.
Lampe	Kraftwerk
Rücklicht	Kellermann
Blinker	Kellermann
Fender	Kraftwerk
Lackierung	Airvolution/Kraftwerk

### METRIE

Leergewicht 280 kg  
Radstand 1620 mm

### METRIE

Kraftwerk Customs GmbH  
Bichlmannstr. 14b  
84174 Eching  
0 (08709) 943833  
www.kraftwerk-customs.de

### » AM GASGRIFF

Keine Frage, selbst Mr. Knievel hätte mit dem Kraftwerk-Bike keine 50 Autos überspringen können. Aber dafür ist ein Stahlrahmen ja auch nicht gemacht, eher für den lässigen An- und Auftritt auf der Straße. Genau den beherrscht Hapes Traumbike perfekt. Es geht dramatisch gut nach vorne, fährt sich dabei angenehm sportiv, ohne den rohen Charme seiner urwüchsigen Mechanik zu verleugnen. Eine Kombination, die auch Cruiser-Fahrer zum Teufelskerl macht. Zumindest für einen Moment.