



*Fiedler Frame: Der Rahmen mit dem hohen Lenkkopf und dem langen, gefederten Heck wurde in Hartmut Fiedlers Firma für Fahrzeugtechnik in Bremerhaven gebaut. Obwohl sich Fiedler heute mehr mit Wohnmobilen beschäftigt, sind Chopper-Fahrwerke immer noch zu bekommen*



*Wilde Riser: In Lenkerhaltern von Harley-Davidsons Rocker-C-Modell klemmen – geringfügig verstellbar – die Reste eines zersägten Sportster-Lenkers*

# RECYCLING AUF KUNDENWUNSCH

Martin findet einen Fiedler-Rahmen mit Papieren und ist in der Lage seinem Kunden einen richtigen Chopper aufzubauen

**F**ür einen Kunden einen Chopper zu bauen ist eine Sache, dabei freie Hand zu haben – zumindest was die Optik betrifft – eine ganz andere. Martin von MB Cycles Heidelberg nutzt beide Hände, um eine seltene Fiedler-Yamaha wiederzubeleben. „Wir kennen uns schon eine Weile. Vor Jahren hatte ich einen 66er Ford Thunderbird von ihm gekauft. Hier und da trafen wir uns auf irgendwelchen Partys oder Treffen. Eines Tages stand Klaus dann in meiner Werkstatt“, legt Martin das Beziehungsverhältnis zu seinem Kunden offen. Dieser hat sich für kleines Geld eine XS 650 gekauft und fragt nun, ob Martin ihm diese etwas „pimpen“ könne. Vielleicht mit einer langen Gabel, vielleicht auch etwas oldschoolig? Aus solchen Anfragen resultieren Aufträge. Auch wenn manchmal das ein oder andere Problem erst aus dem Weg geräumt werden muss. Und bei Klaus gibt's so ein Problem: Er sieht auf der originalen Yamaha aus, als würde er auf einem Versandhaus-Klapprad sitzen. Seine gut ein Me-

ter neunzig müssen auf einem Chopper erst mal optisch stimmig untergebracht werden. Eine längere Hinterradschwinge? Ein langes, starres Rahmenheck? Alles schon gesehen, aber in Deutschland sicherlich nicht mit TÜV. „Wir brauchen also einen anderen Rahmen, sonst wird das nichts!“ Martin hat schon so eine Ahnung, was gehen könnte. Dazu bräuchte er etwas von einer alten deutschen Chopper-Schmiede, die in früheren Jahren eigene Fahrstelle mit TÜV oder ganze Chopper mit Zulassung gebaut

hat. Mit Blick auf die 650er Yamaha XS käme da zunächst „AME“, die bekannteste Firma in Sachen legaler Chopper, in Frage. Weniger bekannt sind Firmen wie „Fiedler“, „TWA“, „Ludger und Funke“ und „Kruska & Papenhöfer“, die zwischen 1975 und 1995 geprüfte Chopper-Fahrwerke auf dem deutschen Markt hatten. Hinzu kommen einige – wie auch immer getüftelt – englische Chopper von „Desperate Dan“, „Uncle Bunts“ und „Nottingham Custom Cycles“ mit starren Fahrwerken oder nach dem

Harley-Softtail-Baumuster gefertigt. Irgendjemand soll auch noch die Gutachten zum sogenannten Stieber-Umbau an Yamaha-XS-650-Rahmen besitzen, der die legale Reduzierung der Sitzhöhe eines gefederten XS-Rahmens möglich macht. Bei Klaus' Größe würde ein Stieber-Umbau allerdings nichts helfen. Da müsste schon ein längerer Rahmen her. Martin checkt Ebay Deutschland: Zufall oder Fügung – er findet einen alten Rahmen von Fiedler mit Papieren, gerade mal fünfundzwanzig Kilometer von



*Schnorchel: Beide Ansaugtrichter waren einst Endstücke von Fishtail-Auspufftöpfen. Die Kabel des Lenkschlusses verschwinden direkt im Rahmen*



*Hand in Hand: Kumpel Jens „Ossie James“ Schlecht fertigt eine neue Auspuffanlage und auch die optisch zu den Endstücken passenden „Luftansauggehäuse“*



Vielleicht mit einer langen Gabel, vielleicht auch etwas oldschooolig? Aus solchen Anfragen resultieren Aufträge

*Gefedert: Fiedler-Rahmen kommen mit verschraubbarem Heckteil – starr oder mit Geradewegfederungen, wie sie an Motorrädern der frühen fünfziger Jahren zu finden waren*

seiner Werkstatt entfernt. Und da in Deutschland ein Fahrzeug nach der Rahmennummer und nicht nach der Motornummer registriert ist, könnte damit der Aufbau des XS-Choppers legal erfolgen. Da wird nicht lange gefackelt: angerufen, gekauft und Abholtermin vereinbart. Noch am gleichen Tag steht der Rahmen in Heidelberg. Martin macht sich in Sachen Fiedler-Rahmen schlau. Er weiß jetzt unter anderem, dass Hartmut Fiedler damals Chopper-Rahmen mit Geradewegfederung geschaffen hat, weil der TÜV zu der Zeit keine neuen Starrrahmen zulässt. Das Federungselement ist am Rahmenende angeschraubt, kann aber auch gegen eine Dreiecksplatte ohne Federung – beispielsweise für Showzwecke – getauscht werden. Die erste

TÜV-Abnahme hat damals bei Fiedler erfolgen müssen. Er hat Rahmen für Harley-, Yamaha-TR-1- und XS-650-Motoren sowie für Triumph-Twin-Antriebsaggregate im Programm. Bei der Lowrider-Bauart muss die Gabel 10 Zentimeter länger sein als beim originalen Motorradtyp und bei der Chopper-Rahmen-Version sollen 20 bis 25 Zentimeter längere Standrohre oder entsprechend lange Springer- und Girdergabeln verwendet werden. 1993 sind hinten 15"- oder 16"-Räder mit Reifen bis zu 180 Millimeter Breite möglich. Vorn sollen 19"- oder 21"-Räder eingebaut sein.

Nachdem der Motor ins Fahrwerk gesetzt ist, kommt Kumpel Jens alias „Ossie James“ zum Zug. Der knotet

eine neue Auspuffanlage mit Fishtail-Töpfen und fertigt passende „Luftansauggehäuse“ aus abgeänderten Fishtails. Eine von CCI (Custom Chrome International) angebotene Springergabel mit Prüfgutachten wird geordert, angepasst und mit Risern versehen, die von Harley-Davidsons Rocker-C-Modell stammen. Die darin geklemmten, einstellbaren Lenkerhälften im Rabbit-Ears-Look stammen von einer Sportster. Sie sehen aus, wie extra für diese Kombination geschaffen. Der eher kleinwüchsige Martin wirkt bei unseren Fotoaufnahmen recht verloren auf dem Chopper. Doch das muss so sein, weil die Yammy eben auf Klaus' Gardemaß gefertigt ist – ein echter Custom-made-Chopper eben.

Da wird nicht lange gefackelt: angerufen, gekauft und Abholtermin vereinbart. Noch am gleichen Tag steht der Rahmen in Heidelberg

*Sissybar: Die Rückenlehne ist ein Zubehörteil, das eigentlich für Harley-Davidson-Starrrahmen angeboten wird. Martin nutzt die flache Strebe, die normalerweise unter dem Kotflügel befestigt wird, als Halterung von Rücklicht und der winzigen Blinker. Die Polsterung von Sitz und Rückenlehne übernimmt ein lokal ansässiger Polsterbetrieb*



## TECHNISCHE DATEN

**MOTOR:** Yamaha XS 650, Zweizylinder-Viertakt

**HUBRAUM:** 650 ccm

**RAHMEN:** Fiedler, Chopper

**GABEL:** Custom Chrom Springer

*Maßgeschneidert: Martin Becker wirkt etwas verloren auf dem Chopper. Und das muss so sein, weil sein Kunde – im Gegensatz zu ihm selbst – ein Mann mit preußischem Gardemaß ist*