

# No Limits

Die Gebrüder Aregger würden wohl nie auf die Idee kommen, eine alte Panhead mit einem Tremola zu kombinieren. Für Peter dagegen war es die einzige Alternative, und so entstand dieses Unikat.



**M**ir gefiel einfach der Tremola so gut. Meine Pan hat mich schon zuverlässig 12.000 Meilen durch die Staaten getragen. Beides wollte ich haben, und so entstand dieses Gespann“, erzählte mir Peter, den ich in Indersdorf während der Zweiten Münchener Custom Days kennenlernte.

Natürlich war dieser Umbau nicht an einem Nachmittag erledigt. Zuerst mußte sich die Pan einige Umrüstungen für den bevorstehenden Dreiradbetrieb gefallen lassen. Die Telegabel blieb erst einmal erhalten.

„Die hohen Lenkkräfte bekomme ich mit dem breiten Lenker schon in den Griff“, meinte Peter. Allerdings erhielt das Vorderrad eine 15“-Felge und einen verschleißarmen PKW-Reifen. Genauso wurde beim Hinterrad verfahren. Eine Alu-Akront-Felge trägt nun einen 145x15-Reifen. Außermittiges Einspeichen, damit der Reifen, der Kettenantrieb und die Scheibenbrems-Einheit in dem Starrahmen noch Platz haben, erledigte ein befreundeter Schrauber.

Das Integralbremssystem, das normalerweise bei Armec-

Gespannen realisiert wird, wollte Peter nicht aufgeben. Also wurde die Starrahmen-Harley komplett auf hydraulische Scheibenbremsen umgerüstet.



Spezialbastelarbeit: 15-Zöller auf Alu-Akrontfelge.

Um unnötige Umbauarbeiten zu sparen, verwandte er vorn natürlich Harley-Teile. Hinten allerdings wurde eine komplette Brembo-Einheit samt Bremszange eingebaut. Den Bremsdruck liefert ein Brembo-Geber von einer Guzzi. Eine Spezialanfertigung ist der Bremssattelhalter.

Einiges Kopfzerbrechen bereiteten die beiden unteren Anschlüsse des Tremola, die den Armec-typischen Rahmenunterzug erforderlich machen. Mit viel Aufwand der Unterzug an die ohnehin schon tiefhängende Harley angepaßt war.





Nachdem alles fertig war, meinte der beratende Beiwagenverkäufer: „Das hätte man besser machen können“.

Durch Umdrehen des Umlenkhebels an der SW-Schwinge zum Dämpfer konnte zumindest die Höhe angeglichen werden, wenn nun auch der Beiwagen sehr wenig Bodenfreiheit hat.

Die Maschinenanschlusssteile wurden selbst gefertigt. „Der optische Endzustand überzeugt mich noch nicht. Das wird die nächste Winterarbeit“, meint Peter zu den grob wirkenden Vierkantschellen.

Motorisch ist die Harley in Schuß. Der SU-Vergaser bringt etwas mehr Drehmoment für den im Gespannbetrieb wichtigen Drehzahlbereich. „So um die 120 km/h geht die Mühle, dann ist allerdings Schluß. An Steigungen tut sie sich etwas schwer. Ich hatte sie auch schon kürzer übersetzt, aber dann drehte nur der Motor unnötig hoch“, klärte mich Peter über die motorischen Qualitäten des Panhead-V-2 auf. Logisch - das sanfte Pötlern ist eben angenehmer als einquirlicher Sound. ■

MF



Durch Umdrehen des Beiwagendämpfer-Umlenkhebels konnte das SW-Fahrgestell abgesenkt werden. Allerdings ist jetzt bei Kanaldeckeln und größeren Bodenwellen Vorsicht geboten.



Die Bremsen werden von einer Brembo-Einheit angesteuert. Die Halterungen sind natürlich Eigenbau.

Für den Kickstarter ist ausreichend Platz. Muß auch, denn der Kick ist die einzige Möglichkeit, den Motor der Harley zum Leben zu erwecken.

Da staunt der Solofahrer!

