

FRED KODLIN CUSTOM-E-BIKE

# FRED KODLINS SEITENSPRUNG!

TEXT: YOLANDA RISI

BILDER: SERGEJ FALK | ME@SERGEJFALK.COM

OUTFITS: WWW.BIRDS-OF-LOVE.COM

Seine Bikes sind unverwechselbar und sollten vor allem legal und artgerecht – mit viel Schmackes – auf der Strasse bewegt werden. Aber Ausnahmen bestätigen bekanntlich die Regel und so kreierte die Mechaniker-Ikone kürzlich ein E-Bike.





### Auf lautlosen Schwingen

Die Ikone in der Welt gut betuchter Harley-Fahrer kann auch anders: Das bewies der Nordhesse Fred Kodlin sich und einem seiner Schweizer Kunden unlängst, als er sein untypisches Meisterwerk auf zwei Rädern am Vierwaldstättersee spazieren fuhr. Denn das für seinen Kunden massgeschneiderte Gefährt in Perlweiss mit limonen-grünen Highlights liess Passanten ihre Köpfe verdrehen, obwohl oder vielleicht gerade weil es völlig unerwartet geräuschlos vorbeiglitt. Ein E-Bike eben. Ein Fred Kodlin Customized E-Bike.

Der preisgekrönte Mechaniker, der so manch eines kernigen Mannes Traum vom eigenen Custombike wahr werden liess, schüttelt den Kopf und brummt leise: «Wer hätte gedacht, dass ich einmal ein pures Elektro-Bike baue. Dabei schlägt mein Herz seit meinem Klassensieg bei der Daytona Beach Bike Week 1990 für qualmende und stinkende Motoren. Für heisse Bikes wie dieses hier.» Und damit zeigt er auf die sexy «Birds of Love»-Maschine im Airbrush-Look mit einer Sitzbank aus Stachelrochenleder und mit Swarovski-Steinen besetzter elektronischer Auspuffklappensteuerung, die der stolze Besitzer Hans Vogel und seine Frau Elena Meise bereits vor Jahren bei ihm gekauft haben. «Das Herzstück des Baggers auf Basis einer Harley-Davidson Street Glide ist ein modifizierter 103-cui-Harley-V2. Mit anderen Worten: Da spielt die Musik! Das ist ganz nach meinem Gusto.»

Der Name Fred Kodlin wurde als Marke beim Deutschen Patentamt eingetragen und steht für einen Tuner und Fahrzeughersteller, der sich der Tradition verpflichtet fühlt.

Schon in den 1980er-Jahren knüpfte der Deutsche Kontakte nach Amerika, weil nur dort die erforderlichen Teile zu bekommen waren. Zwischen 1986 und 1994 importierte er rund 300 Harley-Davidsons, um sie in Deutschland zu veredeln. 1998 konstruierte er den ersten Motorradrahmen in eigener Herstellung. 1999, fast zeitgleich mit dem Umzug der Fabrik nach Borken, erhielt dieser Rahmen die Freigabe durch den Technischen Überwachungsverein (TÜV). Daraufhin entwickelte sich Fred Kodlin vom Tuner zum Fahrzeughersteller. Typische Designmerkmale seiner Bikes sind Räder ohne Achsnaben, sichtbare Bremsen und sichtbaren Sekundärtrieb, Reibrollensysteme, das «Cleanen», also das Verbergen von Kabeln, Seilzügen etc., sowie die optische Aufwertung durch filigrane Airbrush-Designs.

### Ein kostspieliges und ehrgeiziges Projekt

Und nun also ein E-Bagger aus Kodlins Werkstätte! «Hätte mich Hans Vogel bei diesem kostspieligen Projekt nicht unterstützt, wäre es nie so weit gekommen», berichtet der Mechaniker. «Dabei liebe ich solche Herausforderungen: Elektromobilität ist zwar nicht meine Welt, aber wir mussten mit dem guten Beispiel vorangehen und der Szene zeigen, dass es auch so funktioniert. Der Start war vor eineinhalb Jahren. Der Name für das Projekt – «Birds of Love – Togetherness» – ist übrigens eine Auflage von Hans' Frau», grinst er. «Elena, deren Fashion-Label angelehnt an die Nachnamen von ihr und ihrem Mann – Meise und Vogel – zwei einander zugewandte Vögel im Flug zeigt, wollte schon immer zusammen mit ihrem Hans «auf lautlosen Schwingen» durch die Strassen gleiten und dem Gesang der Vögel lauschen. Diesen Wunsch habe ich ihnen erfüllt.»



Die «Birds of Love»-Fashion (www.birds-of-love.com Fashion for Togetherness) inspirierte Elena Meise und Hans Vogel zum Bau des E-Baggers – Neuland für Fred Kodlin, dessen Name eigentlich für heisse Öfen wie diese veredelte Street Glide steht!

«Der E-Bagger mag unspektakulär aussehen, aber da steckt mehr Arbeit drin als man denkt», führt Kodlin weiter aus. «Eine unmenschliche Arbeit, wenn man das noch nie gemacht hat. Mein Sohn Len machte als erstes eine Zeichnung, dann wurden die Anbauteile in 3D am Computer entworfen. Aber unerwartete Faktoren erforderten während des Konstruktionsprozesses einige technische Schritte, die am Computer nicht ersichtlich und planbar waren. Das Gewicht war einer der heiklen Punkte. Viele Teile sind aus Aluminium. Das ist schwieriger zu schweißen und schwieriger zu warten. Das Bike sollte ja nicht nur leicht, sondern auch stabil und schnell aufladbar sein. Das ist uns gelungen. Heute bin ich stolz, meinen inneren Schweinehund überwunden und mich auf das Abenteuer eingelassen zu haben. Wir waren schon immer Vorreiter unserer Branche und haben nun auch im E-Bike-Bereich Zeichen gesetzt.»







