

# BONNEVILLE

## HAS TO WAIT

*Eigentlich wollte Martin Becker aus dem Rolling Chassis, das die Basis dieses Bikes bildet, einen Salzsee-Renner für sich selbst bauen. Doch es kam - mal wieder - anders*

> TEXT: Heinrich Christmann; FOTOS: Riders Eyes







Im geduckten Parkmodus erschließt sich die flache Linie des Bikes besonders gut. Eines der optischen Highlights ist die mächtige Kastenschwinge von JMC



as ist beileibe nicht das erste Bike, das Martin für sich bauen wollte und ein Kunde um die Ecke kam und kaufinteressiert die Hand hob. Den im Softtail-Stil gehaltenen HPU-Rahmen hatte der Heidelberger Customizer seinem Kumpel Markus, der den Motorradshop „Werk

Mannheim“ betreibt, abgekauft. „Ich wollte aus dem Teil einen Renner bauen, um auf dem Salzsee in Bonneville damit anzutreten. Einmal in Bonneville zu fahren, ist einer meiner Träume“, verrät uns der Bike-Builder.

Doch daraus wird zunächst nichts, nicht nur wegen Corona. Dazu Martin: „Eines Tages kam Guido Sommer – ein

Kunde und Freund – vorbei, um ein Bier zu trinken und ein anderes Projekt zu besprechen, an dem ich gerade für ihn arbeitete. Er sah das Rolling Chassis und verliebte sich sofort. Zwei oder drei Biere später hatte er es geschafft, mich zu überreden, es ihm zu verkaufen. Zu solch einem treuen Kunden kann ich unmöglich nein sagen und es ist schließlich ja auch

Wahnsinnig sauber gemacht: Auf der Gabelbrücke sitzen die Knöpfe für den Anlasser (Mitte), die Auspuffklappensteuerung (links) und den Menüumschalter des Tachos (rechts)



mein Job, Motorräder zu bauen und zu verkaufen! Wie bei den früheren Bikes, die ich für Guido gebaut habe, gab er mir, was das Design angeht, größtenteils freie Hand.“ Lediglich ein einziger Wunsch des Kunden stand im Raum: Das Bike sollte eine virile Anmutung haben und geradlinig sein, auf keinen Fall wollte Guido eine „verspielte Kirmesbude“.

Martin machte sich an die Arbeit. Als Antrieb wurde ein 1850 Kubikzentimeter großer Motor von S&S ausgewählt. Das

schwarze Aggregat in Evo-Optik kommt einbaufertig aus den Staaten und drückt völlig ausreichende 100 Pferdestärken. Die Upside-Down-Gabel machte das schon mehr Arbeit. Die Gabelbeine stammen von einer Suzuki GSX 1000. Um diese in die gefrästen Brücken von Wunderkind hineinzubekommen, mussten deren Aufnahmeklemmlöcher zuerst größer gespindelt werden.

Nicht nur Zierde ist die ausnehmend hübsche Fairing, die im Grunde eine

Miniversion der Batwing-Verkleidung darstellt. Es ist dies ein Originalteil von Harley-Davidson, denn es handelt sich hierbei um die serienmäßig verbaute Lampenmaske der Softail Sport Glide.

Ein sehr spezielles Bauteil findet sich am Heck. Das Hinterrad wird nämlich geführt von einer JMC-Kastenschwinge mit martialischem Unterzug, die schon längst nicht mehr auf dem Markt erhältlich ist. Das Teil stammt aus den 90er-Jahren, Martin konnte die Schwinge vor einiger



**KOMMT TIERISCH GUT:  
DIE MINI-BATWING-  
VERKLEIDUNG IST EIN  
ORIGINALES TEIL VON  
DER SOFTAIL SPORT  
GLIDE**





Die hohen Mid Controls sind hauseigenes Zubehör von MB Cycles und können dort geordert werden

Zeit – man glaubt es kaum – in eBay-Kleinanzeigen schießen. Die Schwinge stützt sich in Softtail-Manier auf Luftfederbeine von Legend ab, deren Kompressor der Erbauer zusammen mit einer Lithium-Ionen-Batterie unsichtbar im freien Innenbereich des Horseshoe-Öltanks untergebracht hat.

Etwas Typisches für die Bikes von MB Cycles ist der schmale, lange, flache Tank. Er stammt von einem deutschen

Kleinkraftrad aus den 60er-Jahren. Lenker, Hydraulikgeber, Taster und Instrument: alles vom Feinsten.

Besonders gut gefällt uns übrigens, dass Martin seiner Linie treu bleibt und die Finger weg lässt von überbreiten Heckschluffen. Die „Bonneville“ ist mit ihrem 130 Millimeter breiten 21-Zöller vorne und einem 200er Reifen hinten einigermaßen moderat besohlt, was sich auf ihre Fahrbarkeit sehr positiv

auswirkt. Umso mehr, weil an diesem bösen Dragstyler die hauseigenen, modisch hoch montierten Mid Controls verbaut sind, die für ordentlich Bodenfreiheit sorgen.

Bleibt nur die Frage, wann Martin sich endlich seinen Traum von der Rennerei auf dem Salzsee erfüllen kann. Andererseits hat er aber auch noch ein bisschen Zeit dafür, denn er ist gerade mal 45. Wird schon noch werden mit Utah! <

## DIE AUSPUFFKRÜMMER WURDEN VON BSL FÜR MB CYCLES ANGEFERTIGT



Der hübsche offene Primärtrieb stammt von Ultima, die Halteplatte für die Fußraste von MB Cycles



Nix Plastik: Das LED-Rücklicht ist in das Blech des Eigenbau-Heckfenders eingearbeitet



### TECHNISCHE DATEN

Erbauer: MB Cycles, Heidelberg

#### > MOTOR

Typ..... S&S Evo-Style, 113 cui (1852 ccm), Bj. 2020  
Vergaser..... S&S Super E  
Luftfilter..... S&S  
Auspuff..... Krümmer: 2-in-1 BSL/MB Cycles,  
Endtopf..... Jekill & Hyde  
Leistung..... 100 PS

#### > GETRIEBE

Typ..... Ultima, 6-in-5  
Primär..... Ultima Belt 2"

#### > FAHRWERK

Rahmen..... HPU Softtail-Style, Bj. 2002  
Gabel..... Gabelbeine Suzuki GSK 1000,  
..... Brücken Wunderkind modif.  
Schwinge..... JMC Aluminium mit Exzentern  
Federung..... Legend Airride  
Räder... DNA Drahtspeiche, vo. 3.5 x 21", hi. 6.00 x 18"  
Bereifung..... vo. 130/60-21, hi. 200/50-18  
Bremsen.. vo. 2 x Vierkolben Brembo, Scheiben Rick's;  
..... hi. Vierkolben PM, Scheibe Braking

#### > ACCESSORIES

Tank..... von einer deutschen 125er, 60er-Jahre  
Öltank..... Horseshoe Aftermarket  
Verkleidung..... orig. H-D Sport Gilde  
Fender..... vo. und hi. MB Cycles  
Lenker..... Clip-on-Stummel ABM  
Griffe..... MB Cycles  
Hydraulikgeber..... Beringer  
Bugspoiler..... Cultwerk  
Fußrastenanlage..... MB Cycles Mid Controls  
Instrument..... motogadget motoscope pro  
Frontlampe..... orig. H-D, mit Kuryakyn-Gitter  
Rücklicht..... Mini-LED, in Fender integriert  
Elektrik/Verkabelung..... KradKontakt  
Blinker..... Kellermann  
Sitz..... MB Cycles/Künzer Heidelberg  
Lack..... Chiko's Pinstriping

#### > KONTAKT

www.mbcycles.de