

STREAMLINER

Was vor mehr als zehn Jahren begann,
wurde schnell zur Erfolgsgeschichte.
Heute ist Martin Becker ein Garant für bestes
Customizing made in Germany – wie sein aktueller
Umbau einmal mehr beweist

KATHARINA WEBER (TEXT), RIDERS EYES (FOTOS)



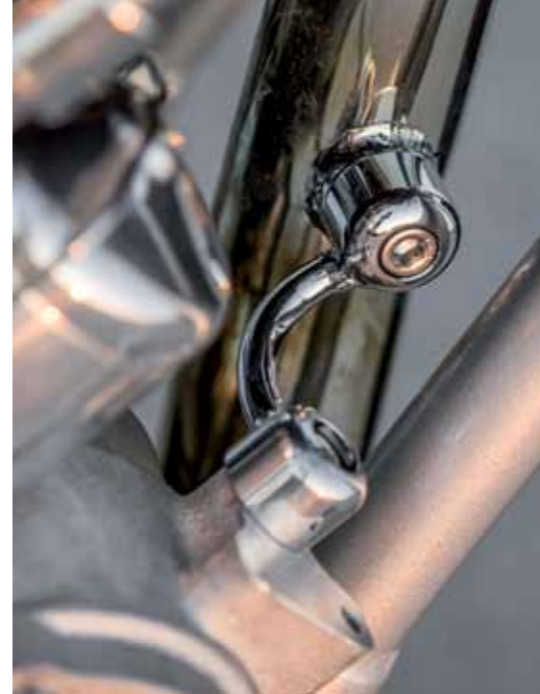
Worbei die Zeit, als sich Martin Becker mit dem Umbau von Sportbikes Marke Kawa oder Yamaha über Wasser hielt. 2007 hatte uns einer den Tipp gegeben, mal in das alte Bahnhofsviertel von Heidelberg zu fahren, um die Ein-Mann-Bude »MB Cycles« unter die Lupe zu nehmen.

Martin kann sich noch gut an die blau gefrorenen Finger von damals erinnern, wir uns an eine retro-sportliche Kawa ZRX 1200 – den Fahrtest produzierten wir im kalten Herbst, der Customizer fuhr ohne Handschuhe und tauchte zur Belohnung das erste Mal überhaupt in einem Motorradmagazin auf. Was uns damals schon auffiel, war der eigene Stil des Heidelbergers, irgendwie rauer und direkter als das, was sonst so gebaut wurde. Wir sagten dem Typen eine große Zukunft voraus – und sollten recht behalten.

Heute ist MB Cycles immer noch ein Ein-Mann-Betrieb, alles andere aber grundlegend anders. Die Heidelberger Bahnstadt ist zum Prestigeobjekt geworden und beherbergt schon lange keine kleinen Firmen mehr. Seit diesem Jahr befindet sich Martins Werkstatt nun im nahen Eppelheim. Die Veröffentlichungen in Magazinen weltweit kann er längst nicht mehr an seinen Fingern abzählen und wer denkt, seinen Zenit hätte er mit dem Sieg beim European Biker Build-Off 2016 erreicht, der irrt. Ein Motorrad ums andere haut er raus, längst überwiegend Harleys. Auch wenn sich ab und an mal eine Yamaha, Suzuki oder BMW



Erst auf den zweiten Blick werden die kleinen Detaillösungen und Halterungen sichtbar. Ganze zehn Monate Bauzeit, freilich mit Unterbrechungen, flossen in die Knuckle – viel für den Customizer aus Heidelberg



»DEM KUNDEN SCHWEBTE EIN SCHRAMMELIGER KIMURA-LOOK VOR. DOCH JE LÄNGER ICH AN DEM BIKE ARBEITETE, DESTO KLARER WURDE MIR, DASS DAS EINFACH NICHT PASSEN WÜRD«

Stilbrüche gehören bei MB Cycles dazu: Hier kombiniert er Teile wie die Felgen einer modernen Harley Rocker oder den sportlichen Schalldämpfer mit dem Klassiker Knucklehead. In der Summe sind die Bikes aus Heidelberg trotzdem ausnahmslos sehr stimmig

ins eigene Portfolio schleicht, »immer offen für alles sein«, einer der Grundsätze von Martin Becker.

Dass er sich einen eigenen Stil leisten kann, ist nicht nur seiner Bekanntheit geschuldet. Es liegt auch daran, dass die gebauten Bikes ausnahmslos immer ins Schwarze treffen. Ob Highnecker, Racer, Bagger oder Chopper – ein MB-Bike ist unabhängig vom gewählten Stil immer als solches erkennbar, eine Kunst, die nur

wenige beherrschen. Und die wir am Beispiel dieser Knucklehead gern erklären, obwohl, es ist nicht mal eine echte Knucklehead. »Das war den Wünschen meines Kunden geschuldet, der wollte ein alltagstaugliches Bike, ohne bössartige Überraschungen und viel Schrauberei. Und er wollte ein Bike im Look von Shinya Kimura, optisch grob und schrammelig mit gammeligem Lack«, erklärt Martin. Dass er Letzteres nicht erfüllen

konnte, quittiert er mit einem Grinsen. Bevor es aber optisch wurde, steht die Frage des Antriebs im Raum.

Für nicht wenige ist der Knucklehead der schönste Motor, den Harley je gebaut hat. Aber er ist wartungsintensiv und im Original schon lange nicht mehr für kleines Geld zu haben. Klon-Motoren bieten für Freunde von stressfreiem Fahren da die bessere Alternative. Billig sind die zwar auch nicht, verbinden aber die alte Optik



Adapter für die vordere Motorhalterung sind im Lieferumfang des Motors inklusive. Getriebeseitig entscheidet sich Martin für eines von RevTech. Ein altes Getriebe vor Baujahr 70 würde aufgrund der Hauptwellenlänge sowieso nicht funktionieren. Und weil der Kunde stressfrei starten möchte, wird direkt auf E-Starter umgerüstet.

Optisch verfolgt Martin zunächst den Wunsch seines Kunden. Erst mal wird abgebaut, dann mit Augenmaß und aus-

mit moderner Technik und besserer Motorleistung. Martin entscheidet sich für einen S&S-Knuckle aus der KN-Serie. Die Motoren sind dem Baumuster des Originals exakt nachempfunden, verfügen aber über einen weitaus größeren Hubraum, ein Motorgehäuse aus Alu und eine Standard-Kurbelwelle späterer Baujahre – die Knuckle selbst gab es nur bis 1947. Bei MB wandert der Motor in einen originalen Starrahmen Baujahr 1948, entsprechende

gewählten Parts wieder dran. Die besonderen Highlights sind wie immer erst den zweiten Blick sichtbar. Zahlreiche selbstgefertigte Halterungen machen den Unterschied ebenso wie die Einfassungen für den Scheinwerfer oder das winzige Rücklicht direkt überm Kennzeichenträger. Noch befindet sich Martin auf dem Weg zum rotzigen Look, den sein Kunde will, lange hält er es aber nicht aus. »Je mehr ich an dem Bike arbeitete, desto mehr war

TECHNIK

H-D-S&S-KNUCKLEHEAD | BJ. 1949/2018
ERBAUER: MB CYCLES

MOTOR

S&S-93-cui-V-Zweizylinder-Viertakt, ohv-Zweiventiler, 1524 ccm (Bohrung/Hub 92,1 x 114,3 mm)

Vergaser	S&S
Auspuff	MB Cycles
Getriebe	RevTech-Fünfgang
Primärtrieb	BDL Shorty
Sekundärtrieb	Kette
Leistung	90 PS bei 5800 /min
Drehmoment	115 Nm bei 3900 /min
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h

FAHRWERK

49er-Doppelschleifen-Starrrahmen

Gabel	W&W Springer
Räder	H-D Rocker C
..... vo. 2,15 x 19, hi. 4,00 x 19	
Reifen	vo. und hi. Firestone
Bremsen	vo. Zweikolben 8,5 Zoll
..... hi. Kustom Tech Ritzelbremse	

ZUBEHÖR

Tank	NSU, MB Cycles
Öltank	Mooneyes
Sitzbank	MB Cycles
Lenker	LSL Clubman
Lenkerhalter	Biltwell
Armaturen	Motorcycle Storehouse
Instrumente	motogadget tiny
Lampe	P&W, MB Cycles
Rücklicht	P&W, MB Cycles
Fender	Lowbrow
Fußrasten	Jaybrake, Biltwell
Elektrik	Kradkontakt
Lackierung	Chikos Pinstriping

METRIE

Leergewicht	240 kg
Radstand	1560 mm

INFO

mbcycles.de

➤ Noch ist das Bike nicht ausgeliefert, »die Einfahrphase ist notwendig, um den Motor richtig und sauber einzustellen«, erklärt Martin. Am Ende zählt eben nicht nur Optik, sondern auch vernünftiges Fahren. Das sollte mit diesem modernen Old-schooler kein Problem sein

mir klar, dass es einfach nicht passt. Ich sah einen einfarbigen, schnittigen Streamliner vor mir, ganz deutlich.« Spätestens ab diesem Punkt wurde das Bike zum echten MB Cycle. Rahmen und der modifizierte NSU-Tank wurden gestrahlt, bei den Rädern entschied sich der Customizer für auf den ersten Blick völlig untypische Räder aus Harleys Rocker C, hochmodern, aber ausgerüstet mit klassischen Firestones. Und dann ist da noch der Auspuff, scheinbar völlig untypisch für dieses Motorrad. »Ja,

scheinbar«, antwortet Martin, »aber passt doch eigentlich perfekt, oder?«

Wieder hat er es geschafft, einem Motorrad seinen eigenen Stempel aufzudrücken. Und nebenbei, wir finden, der »Streamliner« ist die vielleicht schönste Harley, die seine Werkstatt je verlassen hat. Martins Kunde hat das Motorrad bisher übrigens nur auf Bildern gesehen, er ist begeistert. Vergessen der Wunsch nach Schrammel und groben Formen – braucht auch nicht, wer ein echtes MB Cycle haben kann.



»DER KUNDE WOLLTE EIN STRESSFREIES MOTORRAD HABEN, BEQUEM UND ALLTAGSTAUGLICH. DAHER HABEN WIR UNS FÜR EINEN KLON-MOTOR ENTSCHEIDEN UND AUCH DIREKT AUF E-STARTER UMGERÜSTET«

Das Endergebnis ist vom ursprünglichen Wunsch des Kunden weit entfernt. Martin kann es sich längst erlauben, auch eigene Wege beim Bau seiner Motorräder zu gehen. Und die Kunden sind am Ende auch zufrieden, haben sie doch eine echte, unverkennbare MB in der Garage

Klassische Optik, moderne Technik. Replika-Motoren wie die Harleyklone von S&S haben deutliche Vorteile. Sie sind nicht nur oft leistungsstärker als ihre alten Pendant, sondern brauchen auch weniger Pflege und sind zudem oft preisgünstiger als ein Original

