

Martin Becker, celui qui a donné ses initiales à l'atelier MB Cycles, teste le dernier chopper de son "client idéal", avant de lui livrer le produit fini...

MB CYCLES

# COUP DE TÊTE!

ANDY EST UN CLIENT COMME EN RÊVERAIENT TOUS LES BIKE BUILDERS DU MONDE. LE GARS QUI SE FAIT PLAISIR AVEC DES BÉCANES CONSTRUITES LES UNES APRÈS LES AUTRES, COMME LE FERAIT UN GOSSE QUI COLLECTIONNE LES JOUETS. DERNIER JOUJOU EN DATE: UN HIGHNECK CHOPPER "MADE IN GERMANY".





La ligne très suédoise du cadre rigide est classique, mais l'ensemble du chopper ne cherche en aucun cas à jouer la carte de la nostalgie. On est bien dans le style du XXI<sup>ème</sup> siècle, sans tomber dans le trop high tech.



ANDY VIENT SOLDER LA FACTURE D'UN SPORTSTER ET DECIDE SUR UN COUP DE TETE DE COMMANDER UNE AUTRE BECANE...



Depuis maintenant dix-sept ans, Martin Becker vit de sa passion en faisant tourner au quotidien son shop et son atelier MB Cycles à Heidelberg. Comme il aime à le préciser, Martin offre presque tous les services liés au full custom, aborde un grand nombre de styles et de marques, mais est désolé de ne pas donner dans la frange en cuir, dans les poignées

chauffantes et phares additionnels, ni dans le "mainstream". Entendez par là, "la moto de monsieur tout le monde". Fort de ces beaux principes et doué d'un talent certain, on ne compte plus les réalisations signées MB Cycles, sur les routes allemandes comme dans la presse internationale. Martin s'est forgé non seulement une belle réputation, mais aussi une très belle clientèle, parmi laquelle figure un certain

**PIECES HARLEY**  
Bac à huile Softail Twin Cam, phare de V-Rod, levier de sélecteur Sportster et pédale de frein arrière Dyna

**PIECES AFTERMARKET**  
Moteur RevTech 110 ci, boîte RevTech 5 Speed, carbu Mikuni 42, filtre K&N, allumage Dyna S, système de charge Accel, embrayage et primaire Ultima, cadre Santee, fourche inversée Zodiac, roue avant 21" DNA, roue arrière 17" TTS, frein avant PM, frein arrière DNA, feu PW Mini, réservoir Jesse James, guidon BMW race replica, risers RSD, embase de selle Easyriders, cale-pieds Biltwell Mushman, compteur motogadget mini, commandes manuelles MCS, leviers Kustom Tech

**PIECES HANDMADE**  
Echappement 2-en-1, garde-boue arrière avec éclairage LED, platine de protection de courroie primaire, support de plaque d'immatriculation

Andreas Hintze. Ce fameux Andy se trouve être le client idéal : il ne manque visiblement pas de moyens et fait travailler le petit artisanat. Toujours en agissant sur un coup de tête, de manière spontanée et en écoutant son cœur. Un jour, il passe chez MB Cycles pour solder la facture d'un chantier. Andy vient de se faire construire un Sportster Evo rigide, prend un café au comptoir et décide de passer commande d'une autre moto. Cette fois il veut un "Highneck Hardtail Chopper". Martin ne peut que s'enthousiasmer pour ce projet, appréciant encore et toujours cette sensation de "King of the Road" qu'offrent ces châssis démesurés lorsqu'on les pilote. Cette fois, l'idée n'est pas de faire du vieux avec du neuf, mais bien de donner naissance à un chop du XXI<sup>ème</sup> siècle. D'où la présence d'une longue fourche inversée Zodiac, dans la colonne à 43° de ce cadre Santee Single Down Tube, stretché de 6 pouces vers le haut et de 4" vers l'avant. Les bases étant jetées, la

carcasse est rendue roulante grâce à un jeu de jantes à 40 rayons. L'avant de 21" est une DNA stoppée par un étrier PM 4 pistons, la roue motrice étant une TTS de 17 pouces freinée par un Pulley Brake DNA et chaussée d'une gomme Metzeler de 210 mm. Ni classique, ni trop high tech non plus. Grâce à la technologie LED bien pratique, Martin peut incruster les diodes de l'éclairage arrière directement dans la tôle du garde-boue artisanal. Les clignos et le stop sont bien sûr présents, d'autant que MB Cycles est aussi un spécialiste du passage des motos délinquantes devant le tribunal pénal du TÜV. A l'avant, Andy se passe volontiers d'un fender, d'autant qu'il a d'autres bécane pour rouler sous la flotte si besoin. Dans le même esprit que la partie cycle, le moteur est un

bloc relativement intemporel, ni trop nostalgia, ni trop moderne. Un RevTech de type Evo de 100 pouces cubiques, soit à la louche dans les 1600 cc. Avec son carbu Mikuni HSR 42, son filtre à air K&N et son allumage Dyna S, le moulin développe 68 chevaux. Pour ne rien gâcher, il évacue ses gaz via un échappement handmade peu restrictif, dont le silencieux est muni d'une valve électrique de gestion du son. Habillé d'un carter maison duquel dépasse le sélecteur, le primaire Ultima relie la mécanique à sa boîte RevTech 5 vitesses. Reste ensuite à faire peindre par Chikos Pinstriping le cadre, le phare de V-Rod, le réservoir Jesse James et le reste de la carrosserie en "Silver Metallic & Candy Red", avant de livrer le chop à Andy. Une fois encore,

**MB CYCLES EST AUSSI UN SPECIALISTE DU PASSAGE DES MOTOS DELINQUANTES DEVANT LE TRIBUNAL PENAL DU TÜV.**



il vient régler ce qu'il doit à Martin, s'assoit devant son café et prend la décision de se faire construire une prochaine bécane. Cette fois ce sera un "Buell Hardtail Racer". Une façon d'agir instinctive qui ne peut que séduire le boss de MB Cycles, qui décerne à Andy le titre officiel de "client de l'année" et lui réserve un statut très privilégié, avec café offert à vie!

**Hormis le bac à huile de Softail, le phare de V-Rod et quelques très rares éléments d'accastillage, il n'y a aucune pièce Harley sur cette Harley. Enfin, sur ce chopper Santee/RevTech/MB Cycles !**



MB Cycles faisant toujours les choses en règle, le petit compteur homologué est incontournable.