



FLAMING STAR

Deutsche Customizer können was. Da wundern sich selbst die Schweden und die Japaner. Und die Amis haben wir sowieso abgehängt

MICHAEL AHLSDORF (TEXT), RIDERS EYES (FOTOS)

Es war eine kulturgeschichtliche Ironie, als japanische Customizer den Amis in den 90er Jahren zeigten, wo der Hammer hängt. Ihre umgebauten Harleys waren jedem Ami-Chopper in Einfallsreichtum und Stilsicherheit ein gutes Stück voraus.

Das Phänomen war nicht mal neu, denn in der cleanen Optik überboten die Skandinavier den amerikanischen Stil schon in den 80er Jahren. Die

Schweden-Chopper sahen aus, als hätten sie gar keine Kabel, Bowdenzüge oder Ölleitungen. Alles wirkte wie aus einem Guss.

Und was haben die Deutschen zu bieten? Natürlich die Tüftelei in Perfektion! Dieses Bike weckt Assoziationen an den Stil der Japaner, und wie ein Schwede verbirgt es Leitungen oder spart sie gar ein, zum Beispiel die zum Ölfilter.

Martin Becker von MB Cycles hat vor den Toren Heidelbergs mal wieder ein Füllhorn an technischen und ästhetischen

Lösungen ausgeschüttet. Mit diesem Stil siegte er einst sogar im European-Bike-Build-Off, als er einen V2-Motor und ein Getriebe zusammenbrachte, die zuvor noch nie jemand zusammengebracht hatte.

Mit der »Flaming Star« übt Becker sich trotzdem in Bescheidenheit. Über den angeflanschten Ölfilter verliert er kein Wort. Auch nicht über den Anlasser, den er über ein Getriebe gesetzt hat, das noch gar keinen Anlasser kannte. Die Sitzbank, sagt er stattdessen, die sei das Schwierigste

TATSÄCHLICH WAR DIE SITZBANK DIE HÄRTESTE KOPFNUSS FÜR DEN BIKEBUILDER. DER BESITZER WOLLTE PARTOUT – EHER UNTYPISCH FÜR HARTE CUSTOMS – EIN SOZIUSTAUGLICHES MOTORRAD



Die kleine Lithium-Ionen-Batterie sitzt dezent unten hinter dem Getriebe (links oben). Die schönen Gravuren stammen von Carsten Estermann, derzeit in Deutschland einer der Besten seines Faches



Hier kann man trotz Schwinge und Federbeinen tief sitzen: Der charakteristische Knick vor der Federbeinaufnahme gab dem Rahmen seinen Namen

gewesen. Der Besitzer wollte tatsächlich ein soziustaugliches Custombike, und die freischwebende Konstruktion über den Federstruts sei für ihn tatsächlich die härteste Kopfnuss gewesen.

Schaut auch mal auf die davor liegenden Rahmenzüge, sie liegen tatsächlich tiefer als die Aufnahmen der Federbeine. Ja, Becker hat für sein Projekt einen der seltenen »Knickrahmen« verbaut, die ihren Namen vom charakteristischen Knick vor den Federbeinaufnahmen bekommen haben. Der Rahmen war echt, mit sauberen Papieren aus dem Jahr 1958.

Das kann man vom Motor nicht sagen. Auf den ersten Blick ein klassischer Panhead, handelt es sich eben doch nur um eine Replika von S&S. Mit 74 Kubikinch, also umgerechnet 1200 Kubikzentimetern, liegt dieses Triebwerk immerhin dicht am Original und läuft auch etwas geschmeidiger als die von S&S aufgeblasene 93-Kubikinch-Version.

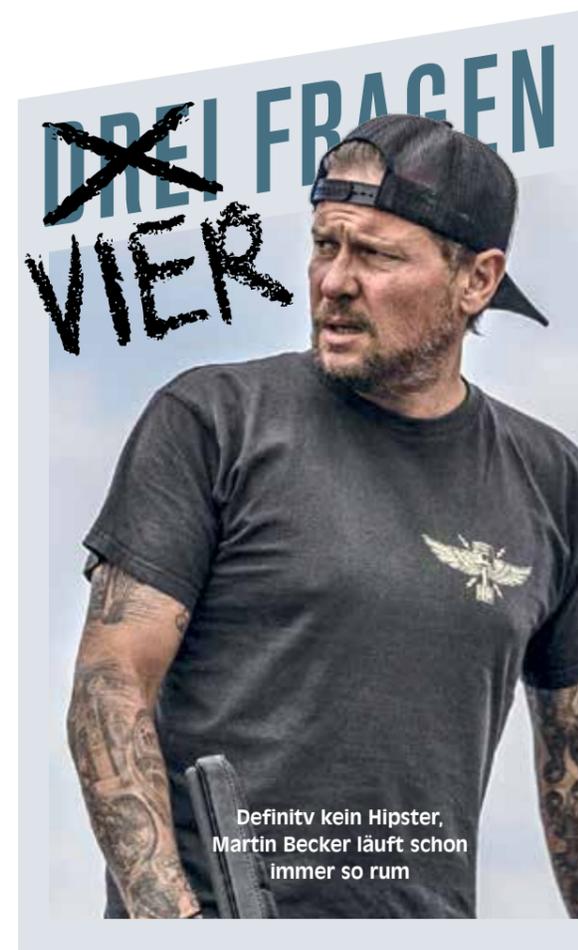
Die ausgerechnet aus Amerika kommenden Klone bleiben für Becker aber immer die größte Herausforderung. Das Manifold und die Rockerboxen waren undicht, und die mitgelieferte Vergaser-Bedüsung sei



Macht er gern, der Martin: Als Kettenspanner fungiert eine Skateboardrolle (oben). Die sauberen Armaturen sind dank innenliegendem Gasgriff von Müller Motorcycles möglich. Der S&S-Panhead-Style-Motor war eine nicht ganz perfekte Basis und musste erst fit gemacht werden, inklusive Single-Fire-Zündung (unten)



MB Cycles verbaut auch mal große Vorderräder. Mit dem 23-Zöller wirkt die gewaltige Springergabel aus dem Aftermarket ein bisschen winzig



Definitiv kein Hipster, Martin Becker läuft schon immer so rum

Martin, bist du ein Hipster?
 Ahlsdorf, Du bist der einzige, der mir immer wieder diese Frage stellt. Ich komme aus der Skater- und BMX-Szene, da hab ich die Dickies und die Vans schon im Alter von 15 Jahren getragen!

Tschuldigung, ich hab die Frage tatsächlich schon mal gestellt, jetzt kann ich mich erinnern. Deine Bikes sind immer so perfekt, so hundertfünfzigprozentig, wie ein gestylter Hipster, da krieg ich immer Komplexe. Am Motor hast du dich wohl am meisten in Perfektion geübt?
 Als das Paket mit dem Motor kam, war der in einem Zustand, als hätte ihn ein Mexikaner am Montagmorgen zusammengesraubt. Ich musste Dichtungen erneuern und die falsch gelieferte Vergaserbedüsung ersetzen. Auch eine Singlefire-Zündung habe ich noch eingebaut.

Das ist ja so ein Stammtisch-Thema: Angeblich ist eine Singlefire-Zündung technisch überflüssig. Originale Harley-Zündungen unterscheiden gar nicht zwischen beiden Zylindern.
 Stimmt, in einer serienmäßigen Zündung verpufft immer noch ein »Blind Spark« im zweiten Zylinder ohne echten Arbeitstakt. Ich behaupte, dass man es hört, wenn im zweiten Zylinder ein Funke verpufft. Singlefire hört sich einfach echter an!

Also auch eine Stilfrage. Wo ist eigentlich die Lampenmaske hin? Sonst verbaust du doch immer Lampenmasken?
 Das Bike hat doch eine Lampenmaske, guck genau hin! Der Scheinwerfer steckt in einer kleinen Blechverkleidung, hat mir der Udo Kohse von »Bike Project« gebaut.



TIEF SITZEN TROTZ
SCHWINGE UND FEDERBEINEN –
DER HARLEY-KNICKRAHMEN
MACHT'S MÖGLICH

eine für eine Sportster 883 gewesen, erzählt Becker, und überhaupt war der Motor in einem Zustand, »als hätte ein Mexikaner ihn am Montagmorgen zusammengeschaubt.« Es war Beckers Aufgabe, die gelieferten Mängel zu beseitigen. Peanuts für ihn, um seine Tüftelei in Perfektion mal nicht mit einem teutonischen Kraftausdruck zu prämiieren.

Umso mehr lobt er den Tacho von Motogadget. Natürlich, die wieder! Unter dem amerikanischen Namen firmieren die Instrumentenbauer aus Berlin, die den Custom-Markt längst in ihrer elektronischen Hand haben. Einzig da musste Becker also nicht nachbessernde Hand anlegen, da kam ja was von Deutschen für einen Deutschen. Na also, auch wir können den Amis zeigen, wo der Hammer hängt! **CB**

TECHNIK

HARLEY-DAVIDSON PANHEAD | BJ. 1958
ERBAUER: MB CYCLES

MOTOR

S&S-V-Zweizylinder-Viertaktmotor, Vierventiler, 1200 ccm (Bohrung/Hub 87,3 x 100,8 mm)

Vergaser S&S Super E
Zündung Dyna Single S
Zündspulen S&S
Auspuff MB Cycles
Getriebe S&S
Primärtrieb 2" Tech Cycle
Sekundärtrieb Kette

FAHRWERK

1958er-Harley-Knickrahmen

Gabel Springer Replika
Federbein Öhlins
Räder RevTech vo. 3,5 x 23, hi. 5,0 x 18
Reifen Dunlop, vo. 130/60-23, hi. 170/60-18
Bremsen vo. Kustom Tech
..... 2 x Zweikolben-Scheibenbremse,
..... hi. PM-Vierkolben m. RevTech-Scheibe

ZUBEHÖR

Tank H-D Sportster Peanut, mod.
Tankstutzen Handcraft Choppers
Öltank Aftermarket
Sitzbank MB Cycles
Lenker MB Cycles »Hunchback«
Griffe Exile Cycles
Lampe von alter Enduro, mod.
Kennzeichenhalter HeinzBikes
Tacho Motogadget Mini
Fußrasten Tech Cycle Mid Controls, mod.
Pulverbeschichtung Metal Skin Works
Gravuren Carsten Estermann
Paintjob Chikos Pinstriping

METRIE

Leergewicht 250 kg
Radstand 1600 mm

INFO

mbcycles.de



Martin Becker ist einer der stilprägenden Customizer Deutschlands, ein echtes MB Cycle erkennt man mittlerweile auf den ersten Blick. Da macht auch die Harley-S&S-Panhead keine Ausnahme