

Car & Bike Magazine

August - September Nr. 4/22

# Gasoline

Nur  
4,50€



**Einzelkämpfer**  
Martin Becker – MB Cycles



**Ein stiller Revoluzzer**  
1963er Oldsmobile Jetfire Hardtop Coupé



**Auf die Größe kommt es an**  
1953er Cadillac Series 62 Convertible



**Spielzeug für Erwachsene**  
1979er Dodge Li'l Red Express



**Damenwahl**  
1949er Dodge Wayfarer Sports Roadster



**Etikettenschwindel**  
„Badge Engineering“



## Katzenhammer

1970er Mercury Cougar Eliminator

Deutschland € 4,50  
Österreich € 5,00  
Schweiz CHF 8,30  
Luxemburg € 5,40  
Niederlande € 5,50



## Die Cobra der Neuzeit

2006er Pontiac Solstice Mallett



## Eine geballte Ladung Luxus

Packard Twelve von 1934





# Einzelkämpfer

## Martin Becker - MB Cycles

Seit über 20 Jahren hat sich Martin Becker von MB Cycles mit Sitz in der schönen alten Stadt Heidelberg einen Ruf als einer der besten Custombike-Bauer erarbeitet. Wie viele erfolgreiche Customizer hat auch er ein bewegtes Leben hinter sich.



Martin begann schon als Kind Fahrräder umzubauen, mit 13 Jahren bekam er sein erstes Moped. „Es war ein Geschenk, und da ich kein Geld für Benzin hatte, habe ich es mit Terpentin oder anderen brennbaren Flüssigkeiten betrieben“. Mit 18 und dem Motorradführerschein in der Tasche war sein erstes richtiges Motorrad eine Yamaha XT. Natürlich wurde sie komplett aufgemotzt.

Später kaufte er einen alten Mercedes-Postbus und lebte ein Hippie-Leben, indem er jeden Winter ein paar Wochen lang auf Weihnachtsmärkten arbeitete, um Geld für Reisen nach Indien, Birma, Nepal und Thailand zu verdienen. „Um diese Länder zu bereisen schlief ich nächtelang auf dem Boden in Zügen neben stinkenden Toiletten. Ich wurde von streitsüchtigen Affen in Indien ausgeraubt, sah Leichen in den Stra-

ßen und Flüssen von Kalkutta, erlebte die Armut dieser Länder und ihre Auswirkungen auf das menschliche Leben. Aber ich genoss auch atemberaubende Strände, wilde Partys und ein Leben ohne Verpflichtungen in einer Lehmhütte bei Sonnenuntergang. Ich bin wochenlang mit einer gemieteten 500cm<sup>3</sup> Bullet durch Südindien gefahren. Auf meiner letzten Reise nach Rajasthan/Pushkar traf ich einige Einheimische mit erstaunlich coolen Custombikes, die meisten davon natürlich Royal Enfields. Ich kaufte zwei 500er Bullets, baute sie mit Hilfe der dortigen Spezialisten um und importierte sie nach Deutschland, wo die Agentur für Arbeit bereits an meine Tür klopfte.“

Zurück in der Heimat kündigte Martin an, dass er sich als Motorradhändler selbstständig machen wolle. In den ersten sechs Monaten mietete er eine kleine Garage und arbeitete hauptsächlich an japanischen Bikes. Dann zog er in

### Sirko Sporty

Wenn ein Bike, das man vor über zwei Jahrzehnten gebaut hat, den Weg zurück in die Werkstatt findet, ist das ein Zeichen, dass man schon lange im Business ist. Das passierte mit dieser Sportster von MB Cycles. Oder besser gesagt, es ist die Geschichte des Rahmens, denn das ist das einzige Originalteil, das übriggeblieben ist.

Martin baute die Sporty vor über zwanzig Jahren für seinen Bruder, der stellte sie schließlich ab und stieg auf andere Motorräder um. Also kaufte Martin sie zurück. „Sie war in einem schlechten Zustand und lief schon seit Jahren nicht mehr. Bis auf den Rahmen war alles andere im Arsch. Aber das Coole daran war, dass in den Papieren ‚MB Cycles‘ als Hersteller aufgeführt war. So was ist heutzutage nicht mehr möglich.“ Der Rahmen stammte von der niederländischen Firma VG Motorcycles. Martin zerlegte das Motorrad komplett, sandstrahlte den Rahmen und baute einen 1996er



XL883 Sportster-Motor ein. Nachdem eine Art von rollendem Fahrgestell entstand, stellte er es in seinem Ausstellungsraum aus, um potenzielle Kunden zu einem Auftrag zu bewegen.

Es dauerte nicht lange, bis jemand anbiss und so machte sich Martin daran, eines seiner ältesten Projekte wieder aufleben zu lassen. Der alte Sportster-Motor wurde aufgefrischt und dank neuer Zylinder und Zylinderköpfe von S&S und Wiseco-Kolben hat er jetzt 1200 cm<sup>3</sup> und leistet 65 PS. Das sind ganze 12 PS mehr als ursprünglich. Der Kraftstofftank stammt aus den 1930er Jahren und wurde aus Martins eigenem Fundus an alten Teilen beigesteuert. Er musste zwar etwas angepasst werden, trägt aber immer noch seine Originalnarben. Der nachgerüstete Öltank ist neu, passt aber perfekt zum Vintage-Thema. Trotz des gealterten Aussehens ist das Bike mit einer Reihe von modernen Teilen ausgestattet.



einen alten Güterbahnhof, wo er sich die Miete von 100 Euro im Monat kaum leisten konnte. Die ersten Jahre reparierte er Roller und verteilte Partyflyer, um sich etwas dazuzuverdienen. Aber dann kamen nach und nach Kunden hinzu, so dass Martin endlich von dem Bau bemerkenswerter Custom-Bikes leben konnte.

„2007 interessierte sich das Magazin ‚Custombike‘ für meine Arbeit und aus dem damaligen B-Bikes wurde MB Cycles, und meine Werkstatt – und das Arbeitspensum – wuchsen in den nächsten Jahren kontinuierlich. Ich mag Abwechslung, also bei mir entstehen Chopper, Racer, Bobber... was auch immer. Einige meiner Bikes sind schwer zu definieren. Ich will sie nicht zu Tode customizen... sie haben einfach diesen undefinierbaren und wiedererkennbaren Look, der einen dazu bringt, dass man mit ihnen ein Rennen fahren möchte.“

Martin ist ständig auf der Jagd nach originalen Starrrahmen. „Es ist nichts Neues, dass die Beschränkungen in Deutschland von Jahr zu Jahr strenger werden und alte Harley- oder Aftermarket-Starrrahmen wie Sante oder VG immer seltener werden. Und was gibt es schöneres als ein Motorrad mit einem starren Rahmen?“, fragt Martin rhetorisch, und fährt fort: „Ich mag die V-Twins... das ganze Bad-Boy-Image, das Harley hatte, als ich anfing sie zu lieben, den Sound und... die Unvollkommenheit.“

Text: Alexander Nek  
Fotos: Riders Eyes

## Buell Racer 2.0

Martin ist ein Meister der Proportionen und hat ein Auge für Details. Die Kunden wissen das und geben ihm deshalb oft freie Hand. Sebastian und seine Freundin besaßen bereits Custombikes von MB Cycles. Eines Tages kam Sebastian in Martins Werkstatt und entdeckte den Spender für dieses Projekt. Martin hatte erst zwei Tage zuvor eine Buell gekauft, eine Maschine mit einem 1996er M2 Cyclone-Motor in einem Starrrahmen der inzwischen nicht mehr existierenden deut-

schen Firma SCS. Glücklicherweise war der 1203-cm<sup>3</sup>-Buell-Motor noch in gutem Zustand, und das Motorrad hatte alle richtigen Papiere. Aber es war stark abgenutzt und weit entfernt von der traumhaften Maschine, die sie jetzt ist. Martin fertigte neue Auspuffkrümmer an und installierte einen Dr. Jekyll & Mr. Hyde-Schalldämpfer. Dann senkte er die originale Buell-Vorderradgabel um zwei Zoll ab (ca. 51 mm) und ließ die Standrohre mit einer reibungsarmen Karbonbeschichtung überziehen.

Die Räder sehen aus wie ein zusammengehöriges Paar, stammen aber aus zwei verschiedenen Quellen; Das Vorderrad ist ein 3,5x21-Zoll-Rev-Tech-Teil, das Hinterrad ist ein 8x18-Zoll Gegenstück von einer Harley-Davidson Breakout. Beide sind mit Avon-Gummis ummantelt, wobei hinten ein breiter 240er Reifen zum Einsatz kam. Martin entschied sich für gedeckte Töne und eine Grafik, die offensichtlich eine Anspielung auf die Yamahas der 80er Jahre ist.



... vom "Rolling Chassis" bis zum fertigen Bike ... we built it, mit OFC - Customparts ... OstFreesenChoppers®





## Low Rider S - Cross

## Low Rider S - Racer

Die beiden Bikes wurden aus ganz nachvollziehbaren Gründen „Cross“ und „Racer“ genannt und man kann sie wie zwei Seiten derselben Medaille betrachten. Aber sie wurden für zwei verschiedene Kunden gebaut. Beide Motorräder zeichnen sich durch eine unkonventionelle Mischung von Stilen aus, und genau das ist es, was Martin an diesen Projekten so gut gefällt. „Es ist cool, verschiedene Stile in einem Motorrad zu mischen. Wie ein Chopper mit Hochleistungskomponenten“, sagt er. Die Low Rider S Cross war als erste an der Reihe. „Mein Kunde wusste nicht



genau, welchen Stil er wollte. Er war früher ein begeisterter Offroad-Bike-Fahrer, also schlug ich vor, etwas mit einem gewissen Offroad-Charakter zu bauen – und mit genug Leistung, um Spaß zu haben.“

Bald brachte ein anderer Kunde seine Low Rider S in Martins Werkstatt mit der Bitte, einen coolen Racer zu bauen. Der gleichzeitige Bau beider Motorräder bedeutete, dass Martin alle benötigten Teile auf einmal be-



stellen konnte. Und dank eines gesunden Budgets konnten diese Teile aus dem obersten Regal kommen. „Es ist immer cool, so etwas zu bestellen, ohne sich darum zu kümmern, was es kostet.“ Daher haben die beiden Motorräder eine Reihe wichtiger Teile gemeinsam. Der 110-ci (1803 cm<sup>3</sup>) Twin-Cam-Motor des Serienmotorrads macht schon viel Spaß, also hat sich Martin nicht allzu sehr ins Zeug gelegt. Er hat einfach Andrews-Nocken in jeden Motor eingebaut und den Endantrieb beider Bikes vom Riemen auf Kette umgebaut.



## Bonneville GS

Der HPU Softtail-Rahmen aus dem Jahr 2002 sitzt tief und ist zum Glück straßen zugelassen. „Man braucht einen Rahmen, der in Deutschland bereits zugelassen war“, erklärt Martin. „Es ist nicht mehr möglich, ein ‚neues‘ Motorrad mit einem neuen Herstellungsdatum zu bauen.“ Die Kraft kommt von einem mächtigen 113-ci- Evo-Motor (1852 cm<sup>3</sup>) von S&S, der rund 100 PS liefert. Der Stummelauspuff ist ein stark modifiziertes Teil, das nach Martins Entwurf vom österreichischen Hersteller BSL gebaut wurde. Er hat ein cleveres Sound-Management-System der niederländischen Firma Jekill & Hyde; Auf Knopfdruck kann von „leise“ auf „laut“ umgeschaltet werden. S&S lieferte auch die Luftfiltergehäuse und die Zündung, aber der Antriebsstrang stammt von Ultima – mit einem Sechsganggetriebe und einem 2-Zoll-Riemenantrieb. Die Gabel und die Brembo-Bremszangen stammen von einer Suzuki GSX-R1000, die Hinterradaufhängung ist ein höhenverstellbares Air-Ride-System. Den perfekt integrierten Solositz hat Martin selbst gebaut, den Kraftstofftank aber von einem deutschen 125er-Moped aus den 1960er Jahren erbeutet. Jetzt ist er stark modifiziert und mit einem aufklappbaren Tankdeckel versehen. Die Verkleidung stammt von einer 2018er Harley Sport Glide.



# SPEED & SHINE

Since 1937



## Erstklassige Pflegeprodukte für den anspruchsvollen Anwender

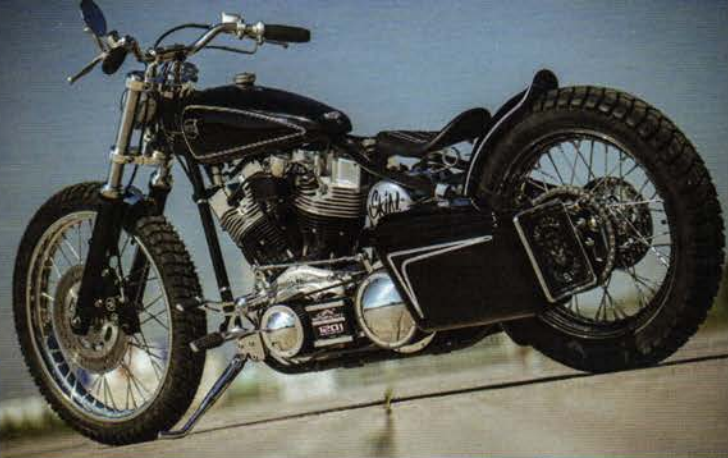


## Skin

Um die Straßenzulassung zu erhalten, hat diese Maschine einen originalen 1955er FL-Starrrahmen, aber fast alles andere wurde stark modifiziert. Die „Skin“ gehört dem Dermatologen Dr. Andreas Schlegel, der ein S&S-angetriebenes Bike mit diesem Starrahmen bewunderte, das Martin für einen gemeinsamen Freund gebaut hatte. Er wollte etwas Ähnliches, aber es sollte schlanker und mit einem klassischeren Look sein. „Wir beschlossen es klassisch zu gestalten, mit schwarzen und weißen Linien. Um ehrlich zu sein, war ich nie ein großer Fan von ‚bunten‘ Motorrädern.“ Die Kraft kommt jetzt von einem neuen 93-ci-S&S-Shovelhead-Motor (1524 cm<sup>3</sup>) der gesunde 75 PS leistet. S&S lieferte auch den Super-E-Vergaser, den Teardrop-Lufteinlass und die Zündung, spezialangefertigte Krümmerrohre münden in SC-Project-Schalldämpfer, und auch der Öltank ist handgefertigt. Der Benzintank stammt von einer alten NSU.



Andreas wünschte sich eine unorthodoxe Ergänzung für sein Bike: einen kompakten Koffer auf der linken Seite, in dem eine Flasche Whisky, Zigarren und ein Feuerzeug Platz finden. Also besorgte Martin einen passenden Koffer von einem alten Moto Guzzi Polizeimotorrad und passte ihn an. „Das war eine sehr coole Arbeit, die auch in einer Freundschaft endete“, berichtet Martin. „Ein paar Mal brachte Andreas sein ‚Werkzeug‘ mit, wenn er mich in meiner Werkstatt besuchte und nahm mir dabei etwas Blut ab, um meinen Zustand zu überprüfen, oder schnitt ein paar Muttermale heraus.“



## Mighty Buell

Jedes Jahr am Ende des Sommers gibt es in Süddeutschland „Glemseck 101“, ein Rennwochenende mit vielen Rennklassen. Eine davon heißt „Starr Wars“. Nein, hier ist nichts falsch geschrieben. Die heißt tatsächlich „Starr“ und betrifft Motorräder mit Starrrahmen. Das „Starr Wars“-Rennen wurde von Rolf Reick von Kraut Motors gegründet. Es war Mitte August, als Rolf Martin in seiner Werkstatt besuchte und ihm von noch ein paar freien Plätzen im Starr Wars-Rennen erzählte. Irgendwie überzeugte er Martin an dem Rennen teilzunehmen, aber es war nicht viel Zeit, um alles vorzubereiten – das Rennen sollte in drei Wochen stattfinden. Das erste Motorrad, das ihm in den Sinn kam, war die Buell. Drei Wochen lang arbeitete er Tag und Nacht an diesem Bike und nur drei Tage vor dem Rennen stellte er es fertig und startete tatsächlich bei dem Rennen. Seine harte Arbeit zahlte sich aus: er belegte einen respektablen vierten Platz. Nach dem Rennen rief sein treuer Kunde Andy an und sagte, dass er die Buell haben wolle.

Das Motorrad hat ein sehr markantes Aussehen, es scheint sehr alt zu sein (oder vielleicht ist „vintage“ das richtige Wort dafür), trägt keine Farbe, keine Pulverbeschichtung, nichts als rohe und rostige Stahlteile. Aber genau das ist das Schöne daran. Es ist mit einem serienmäßigen S1 Lightning V-Twin-Motor von Buell 2002 ausgestattet, der 80 PS leistet.







## Streamliner

Jürgens 1949er Harley-Davidson FL brauchte eine technische Auffrischung und er wünschte sich für sein geliebtes Gefährt einen abgenutzten Rat-Rod-Look. Mit dieser Vorstellung wandte er sich an Martin, der für seine Erfahrung mit Harleys aller Baujahre bekannt ist. Von da an nahmen die Dinge ihren Lauf, und Martin machte sich an die Arbeit, um die alte Knucklehead in ein ästhetisch noch älteres Motorrad zu verwandeln. Jürgen war sehr genau darauf bedacht, dass sein Motorrad in puncto Elektronik, Antriebsstrang und Zubehör durch und durch modern sein sollte. „Wir besprachen die Details, und Jürgen sagte, er wolle ein Motorrad im alten Stil, gebaut mit neuem Motor und Getriebe. Und einem Elektrostarter. Jürgen ist nicht der Typ, der gerne schraubt, er will einfach nur am Gasgriff drehen und fahren.“

Der 1524-cm<sup>3</sup>-V-Twin-Motor wurde durch neue, leistungssteigernde Teile ergänzt und bläst seine Abgase durch einen handgefertigten Zwei-in-Eins-Shorty-Auspuff von MB Cycles aus. Der Rahmen ist von einer 1949er Panhead und silberfarben, ebenso wie die stilvollen fünfarmigen Räder.

## Bastard Son Highnecker

Es gibt eine Vielzahl von Motorrädern auf dem Markt, die zu verschiedenen Kategorien gehören, wie z. B. Cruiser, Adventure Bikes, Sportmotorräder, Enduros und so weiter. Auch die Welt der Custom-Motorräder ist riesig. Hier gibt es keine Einschränkungen außer den gesetzlichen, und man kann seiner Fantasie freien Lauf lassen. Unter den vielen Gattungen von Custom-Motorrädern ist der High Neck oder Chopper die extremste. Solche Bikes sind vielleicht nicht jedermanns Sache, aber sie drehen sicher viele Köpfe.

Chopper erkennt man schon von weitem an der verlängerten Vorderradgabel, dem hochgezogenen Lenker, dem vergrößerten Neigungswinkel und dem quasi obligatorischen Starrahmen. Für den Bau von Andys Custom-Motorrad mit dem 1600 cm<sup>3</sup> Rev Tech-Motor hat Martin nur drei Monate gebraucht.



# Ihr autorisierter Indian Motorcycle Dealer Berlin



Lobo Bikes  
& Fahrschule Ola La  
Olaf Lange  
Hansastr. 239  
13051 Berlin

Rufen Sie einfach an unter:  
030 /96205163  
oder per E-mail an:  
info@lobobikes.de

www.lobobikes.de



Get yourself to a legend!

