

RIGID RACER

TEXT: KATHARINA KLIMPKKE, FOTOS: BENJAMIN GRNA

Vor fünf Jahren baute Martin Becker noch Retro-Fighter auf Japan-Basis. Heute hat sich der Mann aus Heidelberg mit knackigen Rust'n'Dust-Harleys wie dieser XL 1200 einen Namen gemacht



Harleys fand ich schon immer geil, aber als ich mit dem professionellen Umbauen anfang, hatte ich einfach nicht die Kohle dafür. Da musste ich machen, was kam“, erzählt uns Martin Becker, den wir vor mittlerweile fünf Jahren das erste Mal in unserem Magazin vorstellten. Retro-Fighter nannte er seinen Stil damals und baute knackig abgesäbelte, sportliche Racer, vornehmlich auf Basis von ZRX oder Vmax. Man konnte seinerzeit schon erahnen, wo der Weg seiner Manufaktur MB Cycles hinführen würde, denn angepasst und mainstream war Martin schon damals kaum, sondern driftete lieber halsbrecherisch über den alten Heidelberger Güter-

bahnhof und machte jeden Scheiß mit. Daran hat sich nichts geändert, lediglich die Motorräder sind heute vornehmlich Harleys, aber immer noch verdammt ruppig, racig und vor allem rigid. Eines seiner Prachtexemplare baute der 35-jährige für sich selbst, ihr seht es auf diesen Seiten.

Brisante Mischung: Starrrahmen mit Racing-Parts

„Ich war komplett im Sportster-Wahn und hatte einen Kunden davon überzeugt, eine Sporty in einen VG-Rahmen zu packen. Dann wollte er aber plötzlich einen dickeren Motor. Also kaufte ich den Rahmen zurück und begann mein Personal-Project“, erzählt

Martin. Das starre Chassis ist Marke VG aus Holland, eine Firma, die mittlerweile nicht mehr unter diesem Namen existiert. Wen es aber interessiert, dem sei gesagt, dass die Macher hinter VG heute immer noch Starrrahmen in den Niederlanden fertigen. Unter dem Label „X-Caliber“ entstehen so weiter Fahrgestelle, vornehmlich für Harley und Buell. Einen Motor für seinen Rigid Racer findet Martin bei einem Kunden. Mit dem tauscht er nämlich seine Arbeitszeit an dessen Bike gegen den Antrieb einer 96er Sportster XL 1200. Der Umbau kann beginnen.

Dem Motor spendiert der Heidelberger nur ein leichtes Update, versieht zum

Beispiel den K&N-Luftfilter mit einem Eigenbau-Schnorchel, den er aus einem Sporty-Krümmer schneidet. Flachschieber-Vergaser, Barnett-Kupplung und Eigenbau-Krümmer, mehr ist nicht nötig. Zudem ändert er die Motorhalterung am Rahmen, um die Aufnahme des Gehäuses zu gewährleisten. Pfiemeliger gestaltet sich da der Job am neuen, hauseigenen Aluminium-Öltank, bei dem Martin alle sichtbaren Anschlüsse unter dem Tank laufen lässt, um eine saubere Linie zu erzielen. Das Frontend einer Buell kauft der Heidelberger einem Bekannten ab und verwendet es inklusive der kraftvollen Bremse des Racing-Bikes. In dem um zwei Zoll verlängerten Fahrwerk



Stollenreifen auf Custombikes verändern die Optik entscheidend. Und nicht nur das: „Du driftest halt brutaler“, schwört Martin

» HARLEYS FAND ICH SCHON FRÜHER TOLL. ICH KONNTE SIE MIR NUR NIE LEISTEN «



darf dagegen ein V-Rod-Scheibenrad Runde um Runde drehen. Bestückt sind beide Räder mit Stollenreifen. Den bei Umbauern beliebten Continental TKC 80 hat Martin auserkoren, weil „... ich einfach auf diese martialische Optik stehe und die Reifen sich wirklich geil fahren lassen“, wie er erklärt.

Auf der Suche nach dem passenden Tank

Und weil Martin brutale Optik liebt, liefert er den Hingucker seines Bikes in besonderer Ausstattung ab. Nach einigen Versuchen mit verschiedenen Spritbehältern – eigentlich war nämlich ein Hercules-Tank geplant – entscheidet sich der Customizer für das Gefäß einer Zündapp. Den originalen Einfüllstutzen will er aber nicht behalten und verschließt ihn. Nun läuft das Benzin über den neuen, seitlich angeschweißten Stutzen, der mit brachialer und ungewöhnlicher Optik glänzt. Und Martin hat noch



einen Clou in der Hinterhand. Mit wenigen Handgriffen kann er das Zündapp-Gefäß demontieren und durch einen King Size-Sportster-Tank ersetzen. Nicht nur Linie und Optik des Bikes ändern sich dadurch minutenschnell und nach Bedarf, auch das Fassungsvermögen des Tanks bekommt so ganz schnell Streckentauglichkeit, weit reicht die Zündapp-Variante nämlich nicht.

Als das Herzstück der Sportster damit erledigt ist, geht es an die Feinheiten, die die saubere Bauart des Motorrads auszeichnen. Innenverlegung der Kabel durch den Rahmen, Rücklichter und Blinker werden in Form von LED-Stripes in die Rahmenrohre eingelassen, ein Minimal-Kabelbaum wird gebaut, der Zündschloss-Eigenbau wandert unter die Sitzbank, dazu winzige motogadget-Instrumente, den Kennzeichenhalter seitlich anpassen und sämtliche Armaturen-Kabel durch den Lenker ziehen ... Pfuscharbeit mit Rieseneffekt. Zum

Schluss wandert noch die Crime Scene-Lampe ans Bike. „Würde ich nie kaufen, viel zu teuer ...“, erklärt Martin mit Blick auf den Scheinwerfer. Er hat Glück, kauft einem Customizer einen Triumph-Chopper ab, an dem die Lampe verbaut ist und nutzt sie für sein eigenes Projekt. Fertig!

Bei den ersten Ausfahrten zeigt sich Martins Sportster nicht nur fahrwillig, sondern auch showtauglich, ein paar Pokale für den Umbau stehen schon in der Heidelberger Vitrine. Aber wie das mit den eigenen Kindern halt so ist, sie sollten besser früher als später auf eigenen Rädern stehen. Und so wäre Martin bei passendem Gebot bereit, sich von seiner Sportster zu trennen. Freilich nur, um das nächste Projekt in Angriff zu nehmen. „Mir ist nach Softtail, BigTwin oder irgendwie sowas“, schwant es dem Herrn Becker und er lässt die Kieselsteinchen rieseln, als er mit durchdrehenden Reifen davon driftet.

TECHNO

MB SPORTSTER XL 1200 | BJ. 2012
ERBAUER: MB CYCLES/MARTIN BECKER

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohv-Zweiventiler, 1199 ccm (Bohrung/Hub 89 x 97)

Vergaser	Mikuni HSR42
Luftfilter	K&N Schnorchel
Kupplung	Barnett easy clutch
Zündung	Single Fire
Auspuff	Eigenbau/Supertrapp
Kolben	Wiseco
Getriebe	Viergang
Sekundärtrieb	Kette
Leistung	67 PS bei 5700/min
Drehmoment	98 Nm bei 3200/min
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h

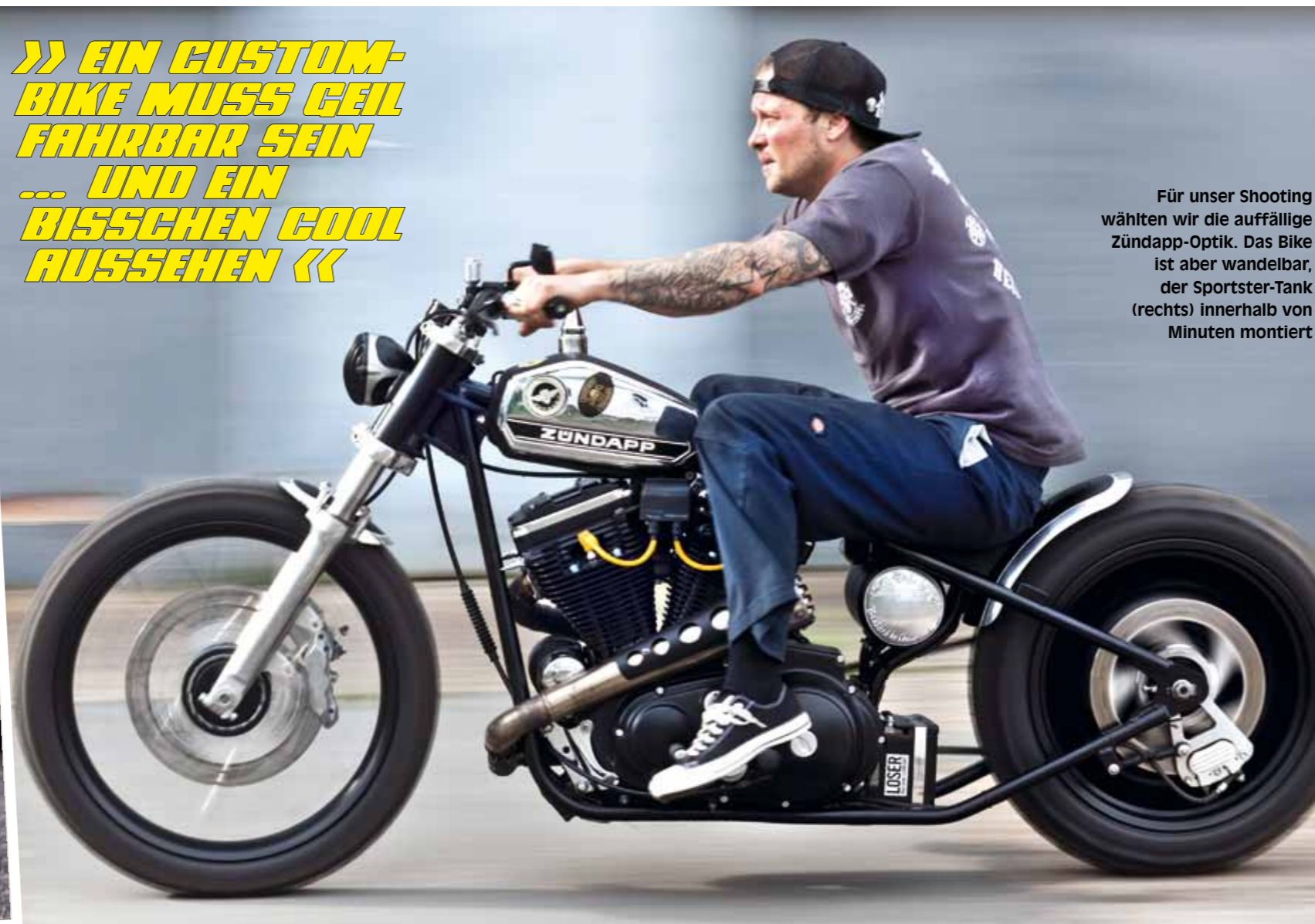
FAHRWERK

VG 32°-Stahlrohrrahmen, starres Rahmenheck	
Gabel	Buell
Räder ..vo. H-D Deuce 2.15 x 21" mit 90/90-21	
.....hinten V-Rod 5.5 x 18" mit 180/55-18	
Bremsen	vorn Buell-Scheibe
.....hinten V-Rod-Scheibe	

ZUBEHÖR

Tank	wahlweise Zündapp ZD 20 o. Sportster
Lenker	LSL metrisch
Instrumente	motogadget tiny
Armaturen	Nissin von Fireblade
Sitzbank	MB Cycles
Öltank	MB Cycles
Fender	MB Cycles
Scheinwerfer	Crime Scene Choppers
Rücklicht	LED Stripes
Fußrasten	MB Cycles / H-D

» EIN CUSTOM-BIKE MUSS GEIL FAHRBAR SEIN ... UND EIN BISSCHEN COOL AUSSEHEN «



Für unser Shooting wählten wir die auffällige Zündapp-Optik. Das Bike ist aber wandelbar, der Sportster-Tank (rechts) innerhalb von Minuten montiert



METRIE

Leergewicht	230 kg
Radstand	1610 mm

INFO

MB Cycles, Martin Becker
Hans-Bunte-Straße 6, 69123 Heidelberg
© (6221) 7559823
www.mbcycles.de
info@mbcycles.de

» AM GASGRIFF

Sahnig poltert der 1200-ccm-Motor durch die Drehzahlleiter. Und die Stollen machen nicht nur auf Asphalt, sondern vor allem auf losem Untergrund richtig Laune. Aber auf die Beine aufpassen: Am linken Unterschenkel wirts zuweilen verdammt heiß