



BE A MAN. RIDE A PAN!

Tom, der Besitzer dieser Neo-Panhead, hatte bereits eine umgebaute Sportster von Martin Becker, mit der er zufrieden war ... eine Zeit lang zumindest

»TEXT: Heinrich Christmann »FOTOS: Tobias Kircher

Über die Kette wird gekuppelt.
Sie ist starr verschweißt



Es dauerte nicht lange, und die Sportster war einfach nicht mehr salonfähig. Wenn man des Besitzers Fuhrpark betrachtet, wird klar, dass es nur eine Frage der Zeit war, bis etwas „Richtiges“ her musste. Denn unter anderem ist Tom in einem 60er Jahre Dodge Challenger und einem Mustang Fastback unterwegs. Da passt eine Einspritzer-Sporty einfach nicht dazu. Also wurde das Teil ver-



Erbauer Maddin mit der Hand am Skull. Gekuppelt wird mit dem linken Fuß, geschaltet per Jockeyshift





kauft und MB Cycles kam wieder ins Spiel: Die Operation „Starrrahmen“ konnte beginnen.

Nun verhält es sich aber so, dass Tom zwar ein Liebhaber alter Autos und Old-School-Bikes ist, es mit seinen Schrauberqualitäten aber nicht besonders weit her ist. Wartung und Reparatur sind nicht so sein Ding. Deshalb fiel die Wahl auf einen zuverlässigen modernen Motor, den aber unbedingt das Flair eines klassischen Oldies umwehen sollte. Bei S&S wurde man fündig und orderte einen P93, einen Motor, der zwar genau so aussieht wie ein Panhead, aber bährige 1525 Kubikzentimeter Hubraum aufweist.

Rahmen und Gabel wirken wie roh gestrahlt, sind aber mit einem Spezialkunststoff beschichtet

Generell galt für das ganze Projekt: Alte Basis mit neuer Technik. Wegen des recht großen Motors, der nur mittels Kickstarter zum Leben erweckt werden kann, musste Erbauer Martin Becker einige Zeit experimentieren. Unter anderem probierte er verschiedene Zündungen aus, bis er die richtige fand und ein längerer Kickerarm erwies sich ebenfalls als sinnvoll.

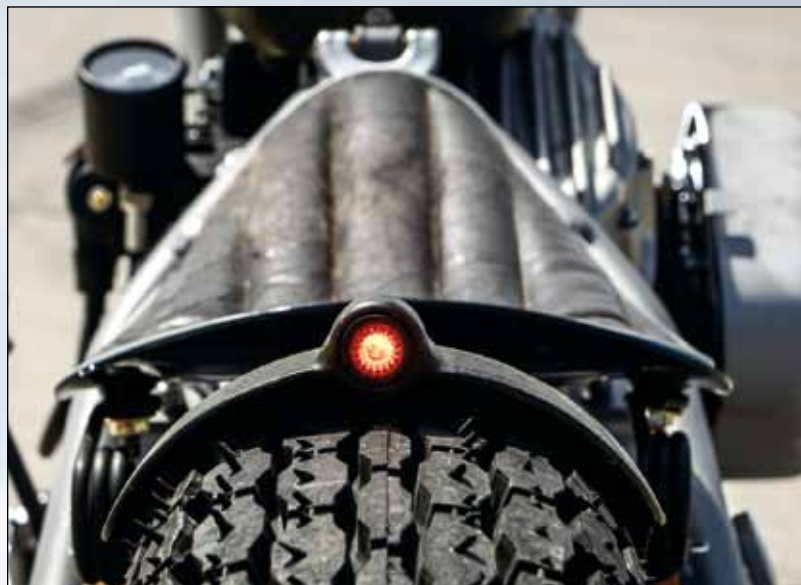
Das Chassis selbst ist ein Wishbone-Starrrahmen. Vorn federt eine neue Springergabel von W&W, hinten nur der Reifen, die Fuhre rollt nämlich vorn und hinten auf gleich großen Ballonreifen von Firestone vom Typ Coker Deluxe. Auch die Bremsen sehen alt aus, sind aber nagel-





Originalzustand: Der komplett verwarzte Tank tat ehemals auf einer NSU aus den 60er Jahren Dienst

Typischer Becker: Das Rücklicht ist blitzsauber in den Heckfender integriert. Das Leder des Sitzes stammt von einem alten Bürostuhl



DER HOHE BALLONREIFEN BIETET ETWAS KOMFORT FÜR DES FAHRERS STEISSBEIN





Gegensätze: Das Ölfiltergehäuse setzt einen starken Kontrapunkt zur exaltiert eloxierten Kupplung

neue, technisch leicht verbesserte Nachbauten der grottschlechten originalen Harley-Halbtrommeln.

Der schmale formschöne Tank stammt von einer NSU aus den 60er Jahren, er ist nicht aufgearbeitet und trägt den über fünfzig Jahre alten ungeschminkten Originallack, oder besser das, was davon übrig geblieben ist. Dem neuen und von MB Cycles in Szene gesetzten Heckfender verpasste Haus- und Hoflackierer Chiko gewohnt genial ein zum Tank passendes „used finish“, das erstklassig getroffen ist. Rahmen und Gabel sehen aus wie roh sandgestrahlt, sind sie aber mitnichten. Die sind mit einem speziellen Kunststoff pulverbeschichtet, der rohes Eisen vor-täuscht.

Viele kleine geile Details von MB Cycles ergänzen das Bike perfekt. So zum Beispiel montierte Martin die Schalter für Fernlicht und Hupe in den vorderen Teil





Minimalistischer geht's nicht: Der Kippschalter auf dem Tank ist fürs Fahr- und Fernlicht zuständig

TECHNISCHE DATEN

> MOTOR

Typ: S&S Pan-Style P93, 1525 ccm, Bj.: 2016
 Zylinderkopfdeckel: Finned-Cast-Rockerboxen
 Zündung: Dyna S, halbelektronisch
 Vergaser: S&S SUPER B
 Luftfiltergehäuse: S&S Teardrop
 Krümmer/Endtopf: Panhead-Replica/Biltwell

> GETRIEBE

Typ: RevTech Viergang, Bj. 2016
 Primärtrieb: offener BDL-2"-Riemen
 Kupplung: Barnett Scorpion Clutch, Fußkupplung
 Sekundärtrieb: Rollenkette

> FAHRWERK

Rahmen: 1953 Wishbone-Starrrahmen
 Rake/Stretch: 30°
 Gabel: Springergabel W&W-Replica,
 Räder: vo. und hi. 4,00 - 16",
 40 Speichen mit Trommelbremse Duplex Replica
 Bereifung vo./hi.: .. 5,00 - 16" Firestone Coker Deluxe
 Bremsen vo./hi.: Halbtrommel-Replica

> ACCESSORIES

Benzintank: NSU 60er Jahre, modif.
 Öltank: Mooneyes-Aluminium,
 Ölfilterbehälter: „Honeypod“ von Choprods
 Fender: hi. Chop it,
 modif. mit integriertem Rück/Bremslicht
 Lenker: Sportster, gekürzt
 Riser: Biltwell
 Lenkergriffe/Handhebel: Griffe Biltwell weiß
 Fußrastenanlage: H-D Panhead-Replica
 von Motorcycle Storehouse
 Frontlampe: P&W 4" mit MB-Halterungen
 Anzeigeelemente: MBB Minitacho
 Rücklicht: P&W „Mini“ im Fender
 Sitz: Easyriders Japan mit Biltwell Scharnier
 Kennzeichenhalter: seitlich MB Cycles

> KONTAKT

www.mbcycles.de



Saubere Sache: Die vom Gesetzgeber geforderten Kontrollleuchten sind links im Lenker platziert

des Tanks, mehr braucht's nicht. Die vom TÜV geforderten Kontrollleuchten sitzen links im Lenker, der ansonsten denkbar clean gehalten ist. Apropos cleaner Lenker: Einen Kupplungshebel sucht man dort vergeblich. Tom kuppelt per Fuß und schaltet mit einem Jockeyshift von Hand. So gehört das bei einem Baujahr 1953.

Und schon nach kurzer Einlernphase hatte Neubesitzer Tom den Dreh raus. Sowohl das Ankicken als auch das Fahren mit Fußkupplung klappte – ganz entgegen erster Befürchtungen – völlig problemlos. Wie bloß hatte er sich früher mal in eine Sporty vergucken können!<

