

8-BALL-RACING

Die Hammer-8-Ball von Victory ist von Haus aus breit bereift. H&B Motorcycle war das nicht genug und hat einen 300er ins Heck transplantiert. Kurzes Heck und Stummellenker komplettieren den sportlichen Cruiser

■ TEXT UND FOTOS: Christian Heum



Customizer haben's nicht leicht. Während sie mit dem Auf- und Umbau von Kundenmotorrädern beschäftigt sind, bleibt ihnen oftmals keine Zeit, sich um ihre eigenen Öfen zu kümmern, geschweige denn ihr Können und ihre Energie in einen Eigenbau zu stecken. Peter Bader bildet da keine Ausnahme. Zusammen mit Ludwig Hafner betreibt er die Customschmiede H&B Motorcycle im schwäbischen Thannhausen. Über eine schlechte Auftragslage können die beiden nicht klagen, und deshalb müssen die eigenen Wünsche meist ganz hinten anstehen. Doch irgendwann ist auch ein Traum zu lange her, muss sich Peter gesagt haben

und entschied sich kurzerhand, sein Wunschbike zusammenzusetzen. Die Wahl fiel auf eine Hammer-8-Ball. Der Einstiegs-cruiser von Victory bildet die perfekt Basis für Breitreifenumbauten, denn schon ab Werk füllt ein 250-Millimeter breiter Schlappen den Raum unterm Heckfender. Für Peter nicht genug, 300 sollten es schon sein. Und die passen auch ohne große Veränderung in die Originalschwinge, ohne den Spreizer anzusetzen. Mit dem Umbau wird auch gleich das Heck entsorgt und durch eine GfK-Eigenkonstruktion ersetzt. Kurz und sportlich knackig, das ist es, was Peter vorschwebt. Um die Linie konsequent umzusetzen, montiert er zwei Stummel an

Der Breitreifentrend ist inzwischen am Abflauen. Doch wen interessieren solche Modetrends, wenn es um eigene Bike geht. Peter von H&B Motorcycle hat mit der „Hammer-8-Ball-Racing“ seine Vorstellungen vom Traumbike umgesetzt. Und er wollte es breit und tief. Der mächtige 300er Avon dominiert die kurze Heckpartie und fährt sich nach einer Eingewöhnungsphase überraschend angenehm





Ungewöhnlich für einen Cruiser sind die mehrfach verstellbaren Stummellenker (oben). Zündschlossabdeckung von H&B (rechts)



die Gabelrohre und setzt die Fußrasten-anlage zurück. Schließlich soll keine Klapp-messerhaltung den Fahrspaß einschränken.

Jetzt stehe ich vor dem schneeweißen Geschoss mit Racingstreifen in den berühmten Martini-Farben und frage mich, wie ich meine langen Haxen zusammenfallen soll. Doch nach der ersten Sitzprobe sind alle Zweifel weggewischt. Der Oberkörper fällt wie von alleine nach vorn und findet Halt am kurzen Lenker. Das fühlt

sich nach Supersportler an, nicht nach Cruiser. Unter mir erwacht der leicht modifizierte V2 und entfacht ein dumpfes Grollen durch die Penzl-Tüten, die Peter rechts und links vom Heck verlegt hat. Gang rein und ab auf die Straßen um Thannhausen.

Der Motor ist ein Gedicht, zieht geschmeidig und druckvoll aus dem Keller und hat wenig Mühe mit dem immerhin knapp über dreihundert Kilogramm schweren Bike. Nach wenigen Kilometern habe auch ich mich an die Sitzposition gewöhnt

Die **tiefe Sitzposition** harmonisiert **bestens** mit den **Stummeln**



Peter demonstriert, wie gut es sich dank der zurückverlegten Fußrasten sitzt



Die hochgezogene 2-in-2-Auspuffanlage untermauert die Brutalo-Optik des kurzen Hecks und rückt den Hinterreifen gnadenlos in den Fokus des Betrachters



Oktober/November

Anzeige

AUTO & MOTORRAD
 OLDTIMER-YOUNGTIMER-KLASSIKER-TEILE
VETERAMA[®]
 DER GRÖSSTE MARKT IN EUROPA

260.000 QM FREIGELÄNDE

CA 4.000 AUSSTELLER

15.000 QM HALLENFLÄCHE

CA 45.000 BESUCHER



09.-11. OKTOBER 2015
MAIMARKTGELÄNDE
MANNHEIM

FR: 12:00 UHR - 20:00 UHR
 (NUR 3-TAGE-TICKET)

SA: 08:30 UHR - 18:00 UHR

SO: 08:30 UHR - 16:00 UHR

WWW.VETERAMA.DE

TEL. 0049 (0) 6203 - 13507



Der 300er Hinterreifen verlangt vollen Körpereinsatz

und komme immer besser mit dieser schizophrenen Mischung aus zwei Motorradkategorien zurecht. Einzig der 300er im Heck verlangt Nachdruck. Die Riesenpelle namens Cobra will in Kurven ganz weite Wege gehen und verlangt nach vollem Kör-

pereinsatz. Hier muss gearbeitet werden, die 8-Ball-Racing fährt sich nicht von alleine. Aber auch das flutscht irgendwann und so wird aus anfänglichem Zaudern fetter Fahrspaß. Denn egal, wo ich durchrolle, die Menschen drehen die Köpfe. Das liegt

nicht nur am Klang, Peters Sportcruiser ist einfach ein Hingucker. Einer, bei dem man zweimal hinschauen muss, um zu verstehen, was einem da gerade begegnet.

Leider ist der Ausritt viel zu früh zu Ende und ich frage mich, ob sich Peter wohl von seinem Hobel trennen wird, wenn der Preis stimmt. Aber dann sehe ich wieder die Begeisterung für seine Kreation in seinen Augen und kann es mir nicht vorstellen. Besser er behält seinen Traum. ■



TECHNISCHE DATEN

■ MOTOR

Typ: Victory V2, 106 cui, 105 PS
Kraftstoffeinspritzung: Serie
Luftfilter: K&N mit Victory Stage One Mapping
Krümmer: H&B
Endtöpfe: Penzl

■ GETRIEBE

Typ: original Sechsgang
Primärtrieb: Belt
Kupplung: Serie

■ FAHRWERK

Rahmen: Victory, H&B modifiziert
Gabel: Upside-down, Serie
Räder: 3,5x18" und 10x18" mit 300er im Heck
Bremsen vo./hi.: Scheibenbremse

■ ACCESSORIES

Tank: original Victory Stretchtank
Bugspoiler: H&B GfK-Spoiler mit VA-Haltesatz
Lenker: ABM-Stummel für 1-Zoll-Armaturen
Armaturen: RST
Griffe: MD
Sitz: H&B
Scheinwerfer: H&B Cobra
Rücklicht: LED
Tacho: Victory Serie

■ KONTAKT

www.h-b-motorcycle.de