



CHOPPERS FOUREVER



Als Steve und Max Schneiderbanger im letzten Frühjahr bekannt geben, dass sie den European Biker Build-Off bestreiten werden, ist allen klar: Wir werden traditionelle Handwerkskunst sehen, genauso wie wir uns auf ein Oldschool-Motorrad einstellen können. Beides trifft am Ende zu – und trotzdem überrascht das Team mit einem Novum in der BBO-Geschichte

KATHARINA WEBER (TEXT),
TOBIAS KIRCHER, FRANK SANDER,
CHRISTIAN HEIM, CARSTEN HEIL (FOTOS)

Die große Überraschung packte das Team Schneiderbanger bereits am BBO-Freitag aus: Nicht ein Harley-Aggregat, sondern der Reihenvierer aus Hondas CB 750 würde den Chopper befeuern



Wer die Geschichte der Customfamilie Schneiderbanger kennt, erkennt in ihrem BBO-Bike vierzig Jahre Schraubertum. Nicht nur die Wahl des Honda-Motors, sondern auch die Optik des Langgablers ist eine einzige Reise in die eigene Vergangenheit



Motorradfieber, seit beinahe vierzig Jahren, unermüdlich: Stephan »Steve« Schneiderbanger baute schon zu einer Zeit Custombikes, als so mancher heutige Schrauber noch nicht geboren war. Seine Leidenschaft gab er an seinen Sohn weiter.

Max alias »Fred Flitzfuß«, Karosseriebaumeister mit eigener Firma, schon jetzt genau so eine Konstante wie der Vater. Und dann Mutter Helga, die Chefin mit

Überblick und Leberwurstschnitten für die Jungs, selbst in Bad Salzufen, als sie auf der Bühne schrauben, um das Werk der letzten vier Monate zu vollenden. Außerdem sind da Tochter, Enkelsohn, Freunde, Weggefährten, Kumpel Jens, der den passenden Messestand baut, Steves Schrauberclub »Customizers East« und nicht zuletzt Mimi, sein Zwillingbruder, ebenfalls gekommen, um zu unterstützen, wo er kann. Der European Biker Build-Off 2019 ist eine Familienangelegenheit gewor-

den. Auch, weil das gegnerische Team ein Ehepaar ist, Sandra und Mac Fröhlich vom McSands Motorshop aus der Schweiz arbeiten auf der anderen Seite der Bühne. Für alle Beteiligten ist dieser Build-Off eine Wunschkonstellation – und von Beginn an eine Herzenssache.

Viele hatten vom Team Schneiderbanger im Vorfeld einen klassischen Harley-Chopper erwartet. Klar, denn damit hat der Altmeister in den letzten Dekaden gepunktet. Trotzdem ist auch Steve nicht auf Harleys

groß geworden, der erste Eigenbau war vor fast vierzig Jahren eine Zündapp. Es folgte, Anfang der 80er, der Umbau einer Honda CB 750 Four zum Chopper, damals geschehen in einer Berliner Hinterhofwohnung. Und es ist dieses Bike, das Steve und Max zu ihrer Motorenwahl fürs BBO-Bike inspiriert. Die »Ahhs« und »Ohhs« der überraschten Besucher sind ihnen jedenfalls sicher, als sie den Reihenvier in Bad Salzufen enthüllen. Zum ersten Mal steht damit ein japanischer Motor im Zentrum eines Build-Off-Bikes.



Und dass Hondas Überaggregat gerade seinen fünfzigsten Geburtstag gefeiert hat, macht die Sache perfekt. Im Vorfeld war der Motor überholt worden, unter anderem vergasertechnisch von Gietl Bikes, ebenfalls einem dieser Custom-Familienbetriebe, und Oli aus Zwickau, der auch einer der Schrauber im BBO-Team ist. Komplette macht das Bühnenteam Benni Adler, der bei Steve einst wesentliche Arbeiten gelernt hatte und heute Chef seiner eigenen kleinen Motorradmanufaktur »Mean Machines« ist. Doch damit sollte der Reigen aus Freunden und Unterstützern noch lange nicht komplett sein.

Schon im Vorfeld hatten viele Firmen dem BBO-Projekt ihren Support zugesagt und zeigten eine mächtige Demonstration dessen, was Customgeschichte in Deutschland und Europa bedeutet und wer ihre prägenden Namen sind. Immer im Auge dabei, die eigene Historie von Steves Firma SSC, die sich an einigen markanten Teilen der Honda findet. So hatte Steve zum Beispiel nach schwedischen Vorbildern schon früh den Umbau auf fette 15-Zoll-Felgen angeboten. Am Anfang kommen die noch aus VW-Käfern, heute liefert die Firma TTS die gewünschten VG-Felgen nach Oberfranken. Wie schon damals werden sie vor Ort ein-

gespeicht, der langjährige Mitarbeiter Kurt übernimmt den pfriemelligen Job, achtzig Speichen im Vorderrad, glatte 160 hinten. Der Autoreifen im Heck ist dabei ebenfalls ein Zitat an eine Zeit, in der der Chopperkult in Deutschland überhaupt erst entstanden war. Und weil man bei SSC eben jene Vorliebe für die glasklaren Schwedenchopper pflegt, kommt die Gabel für die Four von Tolle, 20 Inch over, lang und clean. Dazu originale, geceleante und abgedrehte Harley-Hydraglide-Tauchrohre zur sauberen Aufnahme der Kawa-Duplex-Trommelbremse, SSC-Gabelstabi und modifizierte Brücken von CPO, ebenfalls einer der ältesten Cus-



Kurze Krümmerrohre, vier Fishtail-Endtöpfe, die noch vor der Schwinge enden. Nichts lenkt damit von der traditionell gehaltenen Heckpartie ab, die mit Extrem-Speichenrad samt Ritzelbremse eine Spezialität der Firma SSCycle ist



»ICH BIN NICHT AUF EINER HARLEY GROSS GEWORDEN, DIE MUSSTE MAN SICH FRÜHER JA AUCH ERST MAL LEISTEN KÖNNEN«

tombetriebe in Deutschland. Saubere Optik verschaffen Armaturen wie die Gas- und Kupplungsdrehgriffe von Müller und der mechanische Magura-Handbremshebel.

Wer beim BBO auf einen Starrrahmen gesetzt hatte, lag genauso falsch wie beim eigentlich erwarteten Antrieb. Der sonderangefertigte Rahmen kommt von den Frame-Königen VG aus Holland, Chef Guus hatte wie gewünscht einen auf Federung

ausgelegten Schwingenrahmen gefertigt, die Federbeine kommen von Hyperpro. Abgerundet wird das Fahrwerk durch die verlängerte Aluschwinge, die für die Aufnahme der Ritzelbremse – noch so eine SSC-Spezialität – modifiziert wird. Wo sich alle großen Namen tummeln, dürfen die Jungs vom V-Team nicht fehlen. Lenker auf Maß, dazu die vier Edelstahlkrümmer der Auspuffanlage. Vervollständigt wird die



durch die Fishtails von W&W, eine Firma, die den Customizer Schneiderbanger ebenfalls seit vier Jahrzehnten begleitet.

An den Blechteilen schlägt dann die Stunde von Steves Sohn. Max fertigt im Vorfeld nicht nur das Ducktail-Heck als eigene Interpretation ehrwürdiger Dragsster-Bikes, sondern natürlich auch Tank und Öltank, zweiten im Horsehoe-Look, wie er letztlich an einem Chopper nie aus der Mode kommt.

Damit sind die Vorarbeiten zum BBO weitestgehend abgeschlossen, »vier lange Monate waren das«, erinnert sich Max. Der Zusammenbau in Bad Salzuflen läuft Hand in Hand und neben der Unterstützung durch die alten Haudegen auch mit dem Spirit einer neuen Szene. Lackierer Chiko trägt die orangefarbenen Flammen auf die graue Grundlackierung auf, Carsten Estermann graviert auf den letzten Metern den Tankdeckel. Als die Honda am Sonntagmittag anspringt, zeigt sich nicht nur der Chef erleichtert. Es ist der vorläufige Höhepunkt einer Zeit, die Schweiß und Nerven gekostet, aber eben auch eine große Customfamilie in einem Motorradverein hatte.

Randnotiz: Am Ende muss sich das Team Schneiderbanger knapp den Fröhlichs aus der Schweiz mit ihrem schnörkellosen Chopper geschlagen geben. Interessieren tut das kaum jemanden, folglich richtig wird der Siegerpokal von allen gemeinsam unter Bad Salzuflener Hallendach gereckt. Wichtiger ist es nämlich, dass die alten Haudegen zusammen mit den jungen Wilden einen unvergesslichen Ritt hingelegt haben. »Ich werde davon noch lange zehren«, sagt uns Steve zum Abschluss. Keine weiteren Worte notwendig.



Autoreifen auf 15-Zoll-Felgen waren an früheren Schwedenchoppern keine Seltenheit, für das BBO-Bike war dieses Detail gerade recht

TECHNIK

HONDA CB 750 FOUR | BJ. 1978
ERBAUER: SSCYCLE, FRED FLITZEFUSS

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, sohc-Zweiventiler, 736 ccm (Bohrung/Hub 61 x 63 mm)

Zündung Dyna S
Vergaser original, mod. v. Gietl Bikes
Luftfilter K&N
Auspuff V-Team Edelstahlkrümmer,HP-Plus-Dämpfer, W&W-Fishtails
Getriebe Fünfgang
Sekundärtrieb Kette
Leistung 67 PS bei 8000 /min
Drehmoment 60 Nm bei 7000 /min
Höchstgeschwindigkeit ca. 200 km/h

FAHRWERK

VG-SSC-Einschleifen-Schwingerahmen, Sonderanfertigung

Gabel Tolle 20" over
Gabelbrücken CPO-Sporty-5", mod.
Schwinge SSC/ Wiwo-Aluschwinge
Federbeine Hyperpro 305 mm
Räder TTS, vo. 2,15 x 18
..... hi. 5,5 x 15
Reifen vo. Avon 3,00 x 18,
..... hi. Avon-PKW 185 x 15
Bremsen vo. Kawa Duplex,
..... hi. SSC/ISR-Ritzelbremse

ZUBEHÖR

Tank Fred Flitzfuß
Öltank Fred Flitzfuß
Sitzbank Polster-Ben
Lenker V-Team Einzelanfertigung
Lenkerhalter SSC-Stecksystem
Armaturen Müller Motorcycles
..... SSC-Magura
Scheinwerfer 4,5" Spotlight, mod.
Rücklicht P&W Highsider Proton Two
Blinker P&W Highsider Proton Three
Elektrik Neumann's Keyless
..... Mean Machines
Schutzbleche Fred Flitzfuß Ducktail
Fußrasten SSC, ISR
VA-Schraubenköpfe Oli Polli
Polierarbeiten Schleif- und Polierservice
..... Zwickau
Lackierung Lackiererei Schwarzer Naila,
..... Chiko's Pinstriping

METRIE

Leergewicht k. A.
Radstand k. A.

INFO

sscycle.de
fredflitzfuss.de

Selten war ein Motorrad mehr »back to the roots« als dieses. Das trifft nicht nur auf seine Erbauer zu, sondern auch auf die vielen helfenden Hände, die das einmalige Projekt unterstützt haben. Dass der Antrieb aus dem geschichtsträchtigsten aller japanischen Motorräder stammt, macht die Sache rund

»DAS WAR EINE NUMMER, DA WERDE ICH NOCH LANGE VON ZEHREN. DAS HÄTTE ICH MIR IM LEBEN NIE ERTRÄUMEN KÖNNEN«



Vier von vielen: Das Schrauberteam in Bad Salzuflen bestand aus Steve Schneiderbanger, Benni Adler, Max Schneiderbanger und Oliver Steffen. Zahlreiche Firmen, Freunde und Weggefährten unterstützten das Projekt außerdem

