

äußerst erfolgreich ab, und somit wurden gleich drei Fahrwerke aus Ringingen mit Ruhm, Ehre und etlichen Pokalen bedacht.

Den Standort in Erbach-Ryingen hat Thomas Habermann seit 1996. Dort erwartet den Kunden allerdings kein Laden mit Showroom, integriertem

T-Shirt-Shop oder Gebrauchtfahrzeugverkauf. Nicht einmal ein Hinweis am Straßenrand weist auf Habermann Performance hin. Lediglich an der Halle zeigt dann doch ein Schild, dass man an einer der allerersten Adressen für High-End-Custom-Bikes angekommen ist.

In direkter Nachbarschaft zu Fierek's Harley-Davidson und HPU befinden sich Büro und Produktionsstätte von Thomas und Dany, die gemeinsam Heart and Soul von Habermann Performance bilden.



Heavy Metal

High-End-Customs in absoluter Perfektion



Extrem im Design, absolut perfekt in der Ausführung und mit Spaltmaßen in Haaresbreite, wirken die Maschinen von Habermann Performance wie aus einem Guss. Und wohl so ziemlich jeder, der sich für Customs interessiert, dürfte die unverwechselbaren Bikes kennen, sei es von den einschlägigen Shows oder aus diversen Magazinen. Weit aus weniger bekannt sind allerdings die Macher dieser atemberaubenden Motorräder. Grund

genug, den Schwaben ein Easyriders-Special zu widmen. Wir besuchten die Bike-Schmiede in Erbach-Ryingen, führten ein Interview mit den Metall-Gurus und stellen den allerneuesten, soeben fertiggestellten Aufbau vor.

Masters

Radikale Fahrwerke sind von jeher das Markenzeichen von Habermann Performance, und passend dazu werden ständig neue Generationen an Schwingen, Öltanks und Schutzblechen entwickelt. Die handgefertigten Teile sind begehrt, und bekannte Customizer verwenden gern die Spezialrahmen aus der in der Nähe von Ulm beheimateten Manufaktur oder geben dort ganze Fahrwerke in Auftrag. Zu den jüngeren Beispielen zählen unter anderem die Show-Winner "Lord of the Rings" vom Harley-Shop Langer und die "Triangular" des K-Force-Teams. Zusammen mit dem eigenen 2003er Promo-Bike "The Sin" schnitten diese Aufbauten bei den Wettbewerben in Daytona



Wer ein Spezialfahrwerk in Auftrag geben will, der weiß, wo man die beiden fast rund um die Uhr findet: inmitten von Stahlkonstruktionen, mit einem Schweißbrenner oder der Flex in der Hand.

Immer wieder kommt es vor, dass gezielt Thomas verlangt wird, um ein technisches Problem zu lösen; dabei kann aber auch Dany versiert Auskunft geben und auch Hand anlegen. Schon seit einer Ewigkeit schraubt sie an US-Eisen, und beim In-Form-Bringen von Metallen oder dem Ziehen und Strecken von Schwingen verfügt Dany über große Geschicklichkeit. Kein Wunder, denn sie hat viel Erfahrung aus dem Nürnberger



Stützpunkt von W&W mitgebracht, den sie 1989 mit auf die Beine stellte und wo sie auch schon Komplettaufbauten plante und in der Werkstatt arbeitete.

Unter dem Namen Habermann Performance GmbH firmiert man erst seit 2002, aber schon sehr viel länger gibt es Thomas' außergewöhnliche Bikes, die weit jenseits der Normalität anzusiedeln sind. Der Karosseriebaumeister hatte von jeher ein Faible für Perfektion und harmonische Formen. Er arbeitete anfangs noch in der Autobranche und restaurierte im Kundenauftrag seltene Klassiker. Doch auch wenn die Oldtimer eine, wie er sagt, "nette" Beschäftigung waren, so suchte der Spezialist in Sachen Schweißarbeiten immer neue Herausforderungen, und das hat sich bis heute nicht geändert.

Irgendwann sagte irgendjemand: "Mach doch auch mal 'ne Harley!" Thomas legte dann mit einer Shovelhead los, der er einen 170er Heckumbau verpasste, was seinerzeit als mördermäßige Walze galt und ihn in Kontakt mit dem Teilehersteller HPU brachte. Gemeinsam mit dem Boss der Company, "Zabel", lotete Thomas später Wege aus, einem Bike eine neue und zudem sehr außergewöhnliche Linie zu geben. Aus der Zusammenarbeit entstanden Rahmen, die ungeahnte Möglichkeiten mitbrachten, und



aus den ersten vier Typen sind mittlerweile weit über 100 geworden. Die wohl spektakulärste Entwicklung dabei stellte der Drag-Style-Frame dar. Ein Fahrwerk, wie es radikaler nicht hätte sein können und das die Optik einer ganzen Generation von Custom-Bikes geprägt hat. Der Habermannsche Karosseriebau wurde schnell zum Geheimtipp unter deutschen Customizern.



Mittlerweile ist das Team zu dritt. Zusätzlich sind aber eigentlich immer noch ein paar Freunde mit von der Partie, um den Berg an Arbeit zu bewältigen. Allerdings obliegt es dem Meister persönlich, die wilden Rahmen zu formen, die hinterher auf den internationalen Bikeshow's mit Preisen überhäuft werden.

Auch wenn es ein schweißtreibender und wirklich schmutziger Job ist - Dany und Thomas gehen absolut darin auf, Metall nach ihren Vorstellungen zu formen. Auf diese Weise kann schon im Ansatz alles äußerst clean und mit versteckten Zügen und Kabeln konzipiert werden. Absolute Perfektion ist typisch für einen "echten Habermann", denn Klasse steht in der Ringinger Bike-Schmiede weit über Masse! Die akkurate Verarbeitung, die extremen Detaillösungen und eine gnadenlose Linienführung, die sich immer durch



das gesamte Konzept zieht, sind so etwas wie ein Markenzeichen geworden. Und das findet immer mehr Bewunderer auf der ganzen Welt. So sind Kunden aus allen Teilen Europas genauso in der Kartei von Habermann Performance gelistet wie solche aus den USA, Thailand oder Japan, worauf Thomas und Dany besonders stolz sind. Neben der Produktion von Teilen werden vermehrt auch Komplet-

taufbauten im Auftrag gefertigt, was im Ergebnis immer äußerst beeindruckende Handwerkskunst bedeutet, angefangen vom Rahmen bis ins kleinste Bestandteil eines jeden Habermann-Bikes. Eben ganz genau das, was man von Perfektionisten erwartet!

Text: Andy Keidel
Fotos: Gerd Scheidel/Studio 1

Habermann Performance
Wiesengraben 5/1
89155 Erbach-Ringingen
Tel.: +49-(0)7344/8416
www.habermann-performance.de

Talking about Heavy Metal

Interview mit Thomas und Dany

Andy Keidel (ER) nutzte bei unserem Besuch in Ringingen eine der wenigen freien Stunden von Thomas und Dany zum Talk über "Heavy Metal" made by Habermann.

ER: Ihr seid durch Euren Dragstyle-Rahmen bekannt geworden, der als sowas wie ein Meilenstein in der Custom-Szene gilt. Wie ist es dazu gekommen?

Thomas: Nun, alle wollten irgendwie tief sitzen, und das ging eigentlich nur dadurch, dass man die Bikes tieferlegte, was zum Schluss zu einem kaum noch fahrbaren Zustand führte. Mit einem Originalrahmen kann man zudem auch nur begrenzt breite Reifen verbauen. Wir wollten also einen komplett anders konstruierten Rahmen entwickeln, der zum einen den Komfort eines modernen Bikes bringen musste, zum anderen jedoch eine radikale tiefe Sitzposition. Also machten wir uns Gedanken, probierten aus - und was daraus geworden ist, weißt Du ja.

ER: Wird Euch bei diesen extremen Fahrwerken nicht die Frage nach der Fahrbarkeit gestellt?

Dany: (lacht) Die wird uns fast immer gestellt, wenn wir unsere Bikes zeigen. Irgendwie glauben die Leute



häufig, dass man mit Show-Bikes nicht normal fahren kann. Darum versuchen wir auch immer, mit den Maschinen zu den Events zu fahren. Vor zwei Jahren sind wir mit Freunden nur auf Custom-Bikes nach Saalbach gefahren, und auch auf dem Großglockner waren wir schon mit den Maschinen. Immer haut das natürlich nicht hin, aber wir versuchen es so oft wie möglich. Abgesehen davon gibt es auch eine Menge Filmmaterial, das belegt, dass unsere Bikes ordentlich laufen.

ER: Handelt es sich bei Euren Maschinen immer um Einzelanfertigungen, oder finden auch Teile von Kleinserien Verwendung?

Dany: Parts wie Rahmen und Schwingen waren anfangs immer aus der Serienproduktion. Wenn man außergewöhnliche Teile verkaufen will, muss man natürlich auch außergewöhnliche Promotion-Bikes bauen. Doch das hieß dann wiederum, spezielle Parts



"Nix Mainstream, sondern jeder so, wie er es haben will!"

herzustellen, wie Tanks oder Heckteile, die nicht der üblichen Optik entsprechen, die es zu kaufen gibt. Gerade die gestreckten Rahmen machten jede Menge Spezialanfertigungen notwendig, aber da wir freie Hand in der Gestaltung haben, sind auch jedesmal neue Formen entstanden.

ER: Was macht eigentlich den meisten Aufwand?

Thomas: Es ist am aufwändigsten, Harmonie in ein Projekt zu bringen. Klar, alles muss funktionieren, das setzen wir voraus. Aber auch eine Linie muss bereits vorab feststehen, und von der darf nicht abgewichen werden. Auf der anderen Seite bringt es allerdings nichts, einen Motor zu nehmen und ein Motorrad drumrumzubauen, bei dem man dann hinterher nicht mehr an Teile zur Wartung kommt.

ER: Welches Teil verdient an einem Custombike die meiste Aufmerksamkeit?

Dany: Jedes einzelne Teil! Wenn man ein High-End-Bike bauen will, darf man keine Komponente unbearbeitet oder serienmäßig belassen. Ein einziges Teil kann die Harmonie und die Linie ruinieren, also ziehen wir ein Projekt von Anfang an richtig auf. Mit einem Airbrush kannst du ein Bike aufwerten, aber in erster Linie muss der Rest stimmen, und da fallen kleine Makel gleich richtig ins Gewicht.

ER: Bei den aktuellen Bikes bestimmen mittlerweile extreme Dimensionen die Fahrwerke. Macht das Sinn?

Thomas: Nun ja, langsam treten technische Dinge in den Vordergrund, die der Linie eines Bikes nicht unbedingt zuträglich sind. Bei einem 300er Reifen ist das Heck weitaus breiter als die Sitzfläche!



"In Zukunft wird nicht mehr das breiteste Heck den Ausschlag geben, sondern die schönste Form, und dieser Trend wird dann richtig interessante Bikes an den Tag bringen"

Technisch kein Problem, aber optisch gibt es da keine schönen Übergänge mehr. Ich denke, in Zukunft wird nicht mehr das breiteste Heck den Ausschlag geben, sondern die schönste Form, und dieser Trend wird dann richtig interessante Bikes an den Tag bringen. Es macht doch auch keinen Sinn, alles bis ins Unfahrbare auszureizen.

ER: Was macht für Euch ein wirklich außergewöhnliches Bike aus?

Dany: Es muss sich aus der Masse hervorheben, ganz einfach. Neue Formen, Innovationen und natürlich Funktionalität, das ist echtes Customizing. Wobei man Fahrbarkeit und Funktionalität bei jedem Fahrzeug einfach voraussetzen sollte. Das muss in jedem Fall gegeben sein, auch wenn ein Fahrwerk noch so extrem ist. Ansonsten sind für uns Stil, Harmonie und ein cleaner Auftritt wichtig. Kabel verstecken gehört schlichtweg zu den Basics.

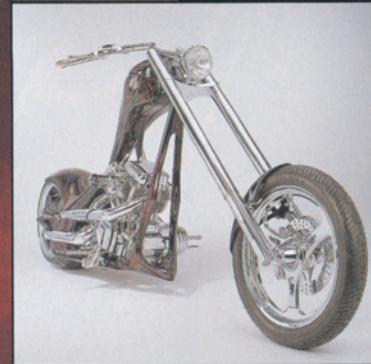
ER: Warum habt Ihr in letzter Zeit so häufig Highneck-Chopper gebaut?

Dany: Die haben was von einem Cadillac - riesige Abmessungen, aber trotzdem gut zu händeln. Eigentlich, weil es was typisch Amerikanisches ist. Obendrein kann man super damit rumcruisen, ohne dass man hinterher total verpannt ist. Es ist witzig, dass wir wieder alte Elemente der Ur-Chopper integrieren können, Z-Lenker und sowas. Das hat doch was für sich, einem Hauch von "Easy Rider" zu neuem Leben zu verhelfen. Denn genau das ist es doch, was man von einer Harley oder einem coolen Custom-Bike erwartet: Nix Mainstream, sondern jeder so, wie er es haben will!

ER: Genau darum geht's. Vielen Dank für Eure Zeit.

Heavy Metal

Machine



Habermanns neueste Highneck-Kreation

Es gibt unzählige gute Gründe, einen Chopper zu bauen. Manche machen sich an diese Art von Bikes, weil es cool ist. Andere folgen irgendwelchen Stimmen im Inneren des Kopfes, und wiederum andere wollen nur dem aktuellen Trend zu Extrembikes folgen. Einen weitaus besseren Grund hat das Team von Habermann

Performance. Dort stellt man High-End-Chops auf die Räder, weil es ganz einfach höllischen Spaß bereitet!

Fast schon traditionell machen sich Thomas und Dany in den grauen Wintermonaten daran, ein richtig abgefahrenes Bike für die eigene Garage auf die Räder zu stellen. Dabei tritt dann aber eigentlich regelmäßig das gleiche Problem auf: Jedesmal, wenn die beiden für private und natürlich auch zu Promotionszwecken ein Bike bauen, kommt doch wieder ein begeisterter Fan ihrer Metallkunst mit einem

dicken Scheckbuch an, und einmal mehr gibt es wirklich gute Gründe, sich von dem irren Teil zu trennen.

Irgendwie täte es ihr bei jedem Bike fast schon leid, es fortzugeben, berichtet Dany. Aber so laufe das nun mal. Abgesehen davon könne man ja auch bei jedem Aufbau was Neues ausprobieren, und solange dabei nicht die Ideen ausgehen, sei es ja auch immer wieder spannend.





Während andere grübeln, was die lieben Kleinen zu Weihnachten bekommen, bereitet Dany und Thomas in der kalten Jahreszeit eher die Frage Kopfzerbrechen, wie das neue Bike aussehen soll. Zuerst wird ein wenig gesponnen und schließlich der Schweißbrenner angeworfen, und wenn sich die Nebel vom Flexen lichten, steht ein einzigartiger Rahmen im Raum, der darauf wartet, ein genauso einzigartiges Outfit zu bekommen. Natürlich wird das Ganze dabei genau berechnet; schließlich muss auch die Geschichte mit dem korrekten Nachlauf hinhalten, wenn man eine 22-Inch-Over-Telegabel verbauen und auch noch ordentlich heizen und Kurven fressen will. Obwohl das gesamte Fahrwerk des aktuellen Choppers noch höher ist als das des Vorgängermodells, lässt sich die neue Maschine, wie Thomas versichert, im Vergleich zur "Sin" weitaus leichter händeln.

Aufgrund des schlanken Tanks, der in penibler Handarbeit perfekt an den hohen Backbone angepasst worden ist, kann man seitlich gut am Spritreservoir vorbeischaun, wenn man das Vorderrad mal bei der Arbeit beobachten will. Eigentlich ist es aber

wohl weitaus besser, den Ofen in aller Ruhe anzuschauen, wenn er gerade mal steht. Dann sieht man viel besser die ganzen abgefahrenen Details. Oder exakter ausgedrückt: Man kann auf die Suche nach ihnen gehen, denn im Hause Habermann liebt man es, alles mögliche zu verstecken. Die Bremsleitungen vorne verlaufen einmal mehr unsichtbar in den Gabelstandrohren. Die rückwärtigen Blinker finden sich innerhalb der Schwinge, sind überlackiert und erst bei Betätigung sichtbar. Von der Elektrik wollen wir mal ganz schweigen. Alles ist absolut aufgeräumt und clean.

Das nagelneue Dämpfersystem von Cytech Performance, welches - ähnlich wie das bekanntere Air-Ride-System - das Heck des Bikes von Show- auf Ride-Niveau bringt (und dabei sogar eine echte Shock-Absorbierung bietet), wird vom Lenker aus bedient. Das ist praxisnah und funktioniert genauso gut wie der massive Big-Bore-Twin, der wie immer bei Habermann ein echtes Harley-Davidson-Triebwerk ist, nur eben mit wesentlich mehr Glanz und Power im Vergleich zu den Serienaggregaten.





Neben edlen CCI-Teilen sind auch einige Special-Parts im Bereich des Motors verbaut, die das Prachtstück edel und megafett zugleich machen. Der riesige verchromte Block reflektiert allerdings nicht nur das Licht der Sonne, sondern ermöglicht auch die Aussicht auf die unzähligen Totenköpfe, die überall auf dem Bike zu finden sind.

Ein Lavafluss aus Schädeln lugt aus den schwarzen Ausbrüchen der Basislackierung böse hervor. Das war Danys Ding, und genau so hat Masterpainter Markus Pfeil die Dämonen auf das Bike geholt. Einen Blick in die Abgründe der Hölle zu schaffen, lautete "Pfeilis" Aufgabe. Nach dieser Arbeit hat er mit Sicherheit ein paar Nächte nicht ruhig geschlafen. Aber das Ergebnis war es ja wohl echt wert! Beim Paint-Job war die ganz besondere Herausforderung, das Fahrwerk mit den dreidimensionalen Metallarbeiten an Tank, Seitenblenden und Heck richtig in Szene

zu setzen. Zum einen, weil ein Design für ein Bike, das vorne sehr schlank und hinten reichlich fett ist, gut platziert sein muss; zum anderen, weil die Habermann-Bikes mit großem Interesse weltweit begachtet werden.

Insgesamt ist der neue Chopper tatsächlich noch ausgereifter

und cleaner als seine Vorgänger, auch wenn man das kaum noch für möglich gehalten hat. Aber Thomas und Dany haben halt immer den Anspruch, etwas extremer und noch perfekter zu werden. Wir sagen dazu: Absolut gelungen!!!

Text: Andy Keidel
Fotos: Gerd Scheidel, Studio 1



Besitzer:Habermann Performance
Ort:Erbach-Ringingen

Allgemeines

Aufbau:www.habermann-performance.de
(Tel.: +49-(0)7344/8416)
Jahr:2003/2004
Modell:Ghul
Zeit:4 Monate

Verchromung:Galvanische Werke Kießling
Polierarbeiten:NH, Poilzone

Motor

Hersteller:Harley-Davidson
Baujahr:2003
Block:Twin Cam B
Hubraum:1550 (Big Bore)
Vergaser:S&S Super E
Zündung:Altmann
Auspuff:Habermann Performance
Sonstiges:komplett poliert und verchromt

Getriebe

Hersteller:Harley-Davidson
Typ:Twin Cam
Baujahr:2003
Gänge:5
Kupplung:hydraulisch

Lackierung

Idee:Dany
Ausführung:Pfeil Design
Airbrush:Pfeil Design

Rahmen

Hersteller:Habermann Performance
Jahr:2003/2004
Lenkkopfwinkel:40°
High/Stretch:8/6 Zoll
Dämpfer:CYTEC Performance

Accessoires

Lenker:Habermann Performance
Griffe:Habermann Performance
Fußrasten:PM
Benzintank:Habermann Performance

Öltank:Habermann Performance
Schutzbleche:Habermann Performance
Rücklicht:MSP
Elektrik:Habermann Performance
Sitzbank:Custom Leather

Gabel

Hersteller:SJP
Typ:Fat Glide
Verlängerung:22 Zoll over

Räder

vorne
Hersteller:CCE/Yaffe
Dimension:2,15 x 19 Zoll
Reifen:100-90-19 Metzeler
Bremszange:PM/Ness 6 Kolben
Brems Scheibe:Braking

hinten

Hersteller:Speedpoint
Dimension:10,5 x 18 Zoll
Reifen:280-35-18 Metzeler
Brems:Hytec-Pulleybremse

