

# AZ EGYSZERŰSÉG CSAK LÁTSZAT

# CALICO

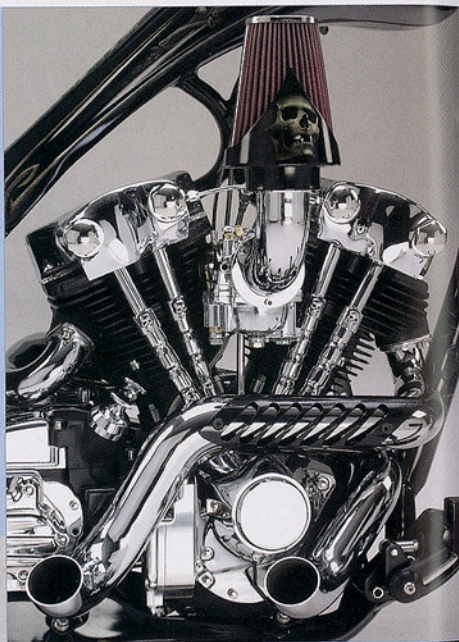
Így összességében körülbelül három hónapba telt a motor kerékre állítása, 2004. decemberére készült el. Később, ez év elején még módosították rajta ezt-azt, például ekkor került bele az S&S Shovelhead motor az eredetileg felhasznált 1978-as, eredeti állapotú Harley blokk helyett

- Szöveg: NaNa -



## Techno

Tulajdonos: ..... Daniela (Dany) Habermann, Németország  
 Váz: ..... Habermann-Performance merev váz, 40 fokra döntve,  
 5 hüvelykkel magasítva és 5 hüvelykkel nyújtva  
 Motor: ..... S&S 93 köbincses Shovelhead Shovel-Knucklehead  
 nyomórúd borítással (Knovelheads)  
 Karburátor: ..... S&S Super E  
 Gyújtás: ..... Dyna S  
 Váltó: ..... HD Dyna Glide  
 Olajtank: ..... Dyna Transm.  
 Kipufogórendszer: ..... Habermann Performance  
 Meghajtás: ..... 95 szemes lánc  
 Kerekek: ..... hátul: Avon 300 35-18-as gumi, módosított 11,5 x 18" felnival  
 és lánckerékkel, elől: 2,15" x 19" felni  
 Első villa: ..... SJP Netherland Fat Glide 18" over  
 Kormány: ..... Habermann-Performance  
 Kezelőszervek: ..... OMP Italy  
 Lábtartók: ..... SJP  
 Benzintank: ..... Habermann-Performance  
 Ülés: ..... ketrészes, H-P Leatherwork Custom Leather Germany  
 Hátsó sárvédő: ..... Habermann-Performance  
 Első sárvédő: ..... Habermann-Performance  
 Airbrush: ..... Fanta D Bianca Hennig  
 Króm: ..... Fa.KiBling  
 Fotó: ..... Studio 1  
 www.Habermann-Performance.com



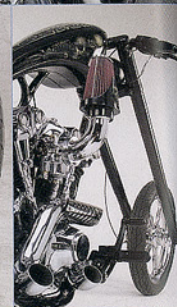
## A valódi fém világa

Két újító elme, Dany és Thomas már 1990 óta jelen vannak a német custom motorkerékpárok piacán. Miután Thomas megszerezte műszaki mérnöki diplomáját, elsőként autókát kezdett felújítani, mellette pedig fémművésszel foglalkozott. Dany a középiskolában dizájnra specializálódott, és később a reklámparban dolgozott grafikai tervezőként, miközben édesapjával autókát és motorokat szereltek.



Hét év múlva, 1998-ban Dany és Thomas közösen radikális custom motorkerékpárokat kezdtek építeni, amelyek hamar felkeltették a hazai és a nemzetközi szakértők figyelmét. Thomas Habermann mára tökéletes fémmunkáiról és radikális formáiról híres. Dany főleg a motorkerékpárok külső megjelenésének és fényezésének megtervezésével foglalkozik, de egy tökéletes terv semmit nem érne a tökéletes megvalósítás nélkül. Sem a fémmunka, sem a fényezés nem jelente sikert önmagában.

A Habermann Performance Custom használható, különleges megjelenésű, első osztályú német kézimunkát jelent. A szemet gyönyörködtető formák, a házig készült részek mára Habermannék szimbólumává váltak. Habár mindössze néhány motorkerékpár készült műhelyükben évente, mindegyik hangos sikert arat. Az „előleg jó” nekik nem elég, Thomas és Dany a mesterművek gyártója.



Thomas Habermann és párja Dany már nem ismeretlenek az európai motorszépségversenyek közönségének. Ellenkezőleg: Thomas „Skull Bike”-ja elhozta a harmadik helyezetnek járó díjat a 2002-es AMD ProShow-n Németországban. Azóta pedig egy újabb motorja is szerepelt az AMD-n „Ghul” néven.

Ahogy a hetvenegy nevező motor elgördült a regisztráció előtt a 2005-ös Motorépitő Európa Bajnokság előtti napon, volt vagy egy tucat motor, amely azonnal felhívta magára a figyelmet. A „Caligo” köztük volt. A döntést maguk a versenyzők hozták meg. Vasárnap délután öt órakor, amikor a díjkiosztás ideje elérkezett, Thomas és Dany őszintén mehökkent, hogy a 2005-ös díjazottak listáján meglátták a saját nevüket. Arra viszont tényleg nem számítottak, hogy ők kapják az első helyezést, hiszen itt most a profi építők véleménye döntött. De az már igazán valami, ha a motor nekik is tetszett. A rengeteg fanatikus, szebbnél-szebb, érdekes és különleges motor közül kiűnni ráadásul a konkurencia segítségével... ez igazán értékelhető eredmény.

Mivel az első tíz-tizenöt motor közül szinte bármelyik jó eséllyel számíthatott a győzelemre, nem volt meglepő, hogy az eredményhirdetéskor Dany őszintén megdöbben. A bírák azonban úgy látták, hogy a végeredmény egyenes következménye Thomas és Dany eddigi karrierjének. Most értek fel a csúcsra. A Caligo sikere az eddigi munkájuk, több évi elkötelezettségük és következetességük, a minőséghez és a külalakhoz való ragaszkodásuk eredménye. Ezt az egyedi stílust mára, illetve mostantól nyugodtan nevezhetjük „Habermann”-nak.

Dany megrögzött merev-fanatikus, és ezt a gépet párjával saját magának készítette, így nem csoda, ha a közlekedés rajta igen spártai lett. Mivel ő választotta meg a fényezés témáját is, a saját motorján kiélhette a „sötét oldal” iránti vonzalmát. A motoron található, szinte élethű koponyákat egy középkori pestisjárvány áldozatainak maradványait ábrázoló fénykép alapján készítette airbrush technikával Bianca Hennig. Dany vízióinak, rémálmainak tökéletes tolmácsolásához persze szükség volt

Thomas szakértelemre, és műszaki tudására. A saját tervezésű és készítésű vázát 127 mm-rel nyújtották meg, nyakát pedig negyven fokra döntötték ki. A motor eleje holland gyártmányú SJP márká, a gyári mérethez képest 457 mm-rel hosszabb verziója, a Custom Chrome RevTech „Creep” 2.15 x 19 hüvelykes első keréken pedig hatdugattyús Performance Machine féknyereg figyel.

A motorkerékpár hátulja egy Avon 300-as gumi, amelyet egy Custom Chrome RevTech „Creep” 11.5 x 18 hüvelykes felni-re szereltek fel. A Caligo egyik legmeglepőbb része a 95 szemes láncmeghajtás, amelyet a váltóház mögé rejtettek el.

A motort egy 93 köbhüvelykes (1524 ccm) S&S Shovelhead motor hajtja knucklehead nyomórúddal, amely Thomas elképzelése szerint „Knovelhead” hibrid külsőt eredményezett. A motoron egy S&S Super E karburátor van, amelyet egy koponyamintás, felfelé fordított, tölcsér alakú légszűrő díszít, a szikráról pedig Dyna S gyújtás gondoskodik. A kuplung és

a váltó a gyári, ötsebességes, 2003-as Dyna-ról való. Talán nem meglepő, hogy a karosszéria, vagyis a benzintartály és a kipufogórendszer házilág készült Thomas műhelyében. Az olasz OMP markolatok és kezelőszervek egy Thomas által készített kormányra vannak felszerelve, elől pedig egy W&W fényoszóró világít. Hátul egy RST négydugattyús féknyereg van diszkrétén elbujtatva a karosszéria alá, beépítve a lengővillába, a motor jobb oldalán.

Így összességében körülbelül három hónapba telt a motor kerékre állítása, így 2004. decemberére készült el. Később, ez év elején még módosították rajta ezt-azt, például ekkor került bele az S&S Shovelhead motor az eredetileg felhasznált 1978-as, eredeti állapotú Harley blokk helyett.

Ahogy minden jó chopper, a Caligo is nélkülöz minden zürzavart és szükségtelen alkatrészt, viszont ahogy minden jó choppnernél, az egyszerűség pusztán álca. Az álcázás nagymesterei pedig azok, akiknél a berögződések nem akadályozzák, hogy a szakértelem segítségével a fantázia szabadon szárnyaljon.