



A € 6,20 / CH CHF 9,80 / B € 6,20 / DK DKK 54,00 GR € 6,20
I € 6,20 / LUX € 6,20 / E € 6,20 / CZ CZK 205,00

DREAM-MACHINES

HARLEY-DAVIDSON DREAM MACHINES

Deutschlands großes Harley-Davidson

104 PS in Serien-Street Bob



EXKLUSIV ► Neu: XR 1200



ÜBERSICHT ► Helme in Sondergrößen

RATGEBER ► Sitzbank- reparatur



NIGHT ROD SPECIAL ► Fahrbericht

„Guilty“ Made by F. Kodlin

FAAK 2006



CVO SCREAMIN' EAGLE MODELLE 2007 Vier besonders edle Werks-Customs



ROSTIG & DRECKIG Knuckle mit viel Mühe auf Ratte getrimmt

Let's get Dirty



Mein Haus, mein Auto, mein Custombike! Der Nimbus des persönlichen Edelgefährts ist tief in der Hierarchie der Statussymbole verankert

TEXT: ANDY KEIDEL, FOTOS: GERD SCHEIDEL

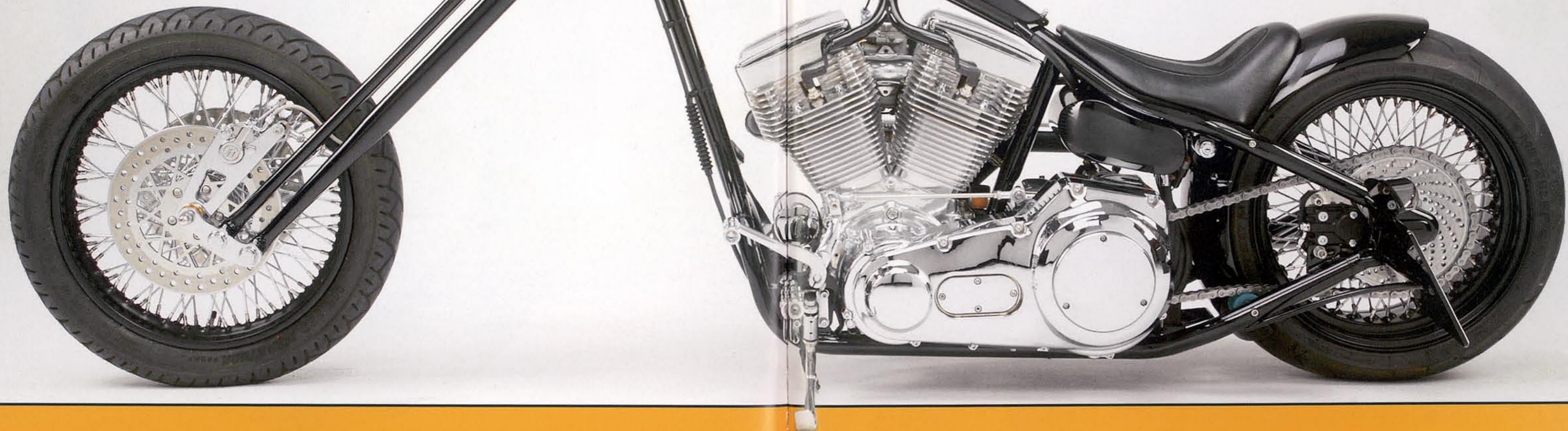
Wer es sich leisten kann, lässt sich ein Bike aufbauen, das der eigenen Vorstellung von Freiheit auf Rädern am Nächsten kommt. Ganz nebenbei spornt ein gewisser Wettbewerbsgedanke zu aufwändiger Technik und teils abenteuerlichen Dimensionen an, die logischerweise bei der Endabrechnung als immense Kostensummen zu Buche schlagen.

Um sich auf den großen Bikeshow zu behaupten zu können, bedarf es scheinbar mehr als eine handwerklich hervorragende Umsetzung beim Zusammenbau eines Unikats. Air-Ride Systeme und gefräste Luxusmotoren sind inzwischen Standard, speziell angefertigte Radsätze und mit Halbedelsteinen besetzte Chassis-Elemente sind ebenfalls keine Seltenheit mehr. Mit dezentem Understatement ist in der Oberliga der Custombike-Szene nun mal

kein Blumentopf zu gewinnen – könnte man meinen! Und doch gibt es Ausnahmen von der Regel. Vielleicht ist es die Rückbesinnung alter Werte, die als Retro-Design derzeit voll im Trend liegt, vielleicht aber auch, weil eine schlichte, aber aufregende Gestaltung inmitten der grellen Paradiesvögel durchaus als wohltuend empfunden wird.

Das beste Beispiel hierfür konnte anlässlich der CCE Bike-Show während der European Bike Week am Faaker See beobachtet werden. In der Klasse der Chopper, zahlenmäßig die größten Kategorie, punktete eben genau ein solch minimalistisches Bike, und landete zwischen zwei pompösen Radicals auf dem ehrenvollen zweiten Platz. Das kurz zuvor fertig gestellte Projekt von Habermann Performance begeisterte einfach durch seine geradlinige Eleganz. Wenn man diesen Chopper eingehen-

Warum bloß
heißt dieses
cleane Bike
„Dirty“?



Auch hier ist weniger mehr: Wohltuend gediegen und einfach gestaltete Sitzbank von Custom Leather. Es müssen nicht immer überbordende Punzierungen sein

der betrachtet, kommt unwillkürlich die Frage auf: Warum bloß trägt dieses cleane Bikes den Namen „Dirty“? Vielleicht, weil es anders ist als jene Bikes, die Habermann Performance zu seinem Ruf als High End-Customschmiede verholfen haben. Das „kleine Schwarze“ ist vielmehr ein rotziger Straßenfeger, der nicht mit Unmengen Chrom und fetter Pelle protzt. Hätte das Bike Hände, würde es einer seiner Mittelfinger mit Sicherheit dauerhaft trotzig gen Himmel strecken!

Mit ihren extrem aufwändigen Arbeiten haben die Ulmer rund um die Welt Shows gewonnen und trugen sogar als erste den Titel des offiziellen Europameisters im Customizing. Mit der „Dirty“ wollten Dany und Thomas geradlinig einmal neue Wege gehen – abseits von kunstvoll verkleideten Rahmen-

zügen und fernab augenfälliger Lackierungen. Wäre es nicht die Ulmer Edelschmiede, so könnte man von „Back to the Roots“ sprechen, doch anspruchlose Bikes hat das Team nie auf die Räder gestellt. Vielmehr ging es hier darum, zu beweisen, dass weniger auch mehr sein kann, und dass auch mit kleinerem Budget dennoch ein ansprechendes Ergebnis erzielt werden kann.

Der kurioseste Aspekt bei diesem Aufbau betrifft bereits die Basis. Zwar zählt Habermann uneingeschränkt zu den Top-Herstellern von hochwertigen Custom-Fahrwerken, doch der für die „Dirty“ benutzte Rahmen stammt aus dem Programm von Custom Chrome. Ganz serienmäßig sollte der Grundträger natürlich nicht bleiben, also wurden Veränderungen der Sitzhöhe und weitere „Kleinigkeiten“ vorgenommen, um dem Projekt einen eigenen Stempel aufzudrücken.

TECHNISCHE DATEN

Aufgebaut von: Habermann Performance GmbH, Bj.: 2006

Motor

Typ: RevTech, 110 ccm (1800 ccm)
Vergaser: Mikuni HSR45
Auspuffanlage: Supertrapp „X-Pipes“

Getriebe

Hersteller: RevTech 5-Gang, Bj.: 2006
Primär und Kupplung: RevTech

Fahrwerk

Rahmen: Rigid von Santee, modif. v. Habermann
Gabel: Springer, 16" over block
Bremsen: vo. PM Einkolben, hi. Ritzelbremse von SSC
Räder: ... vo. 2,15 x 19" SSC m. 90-19, hi: 7 x 17" SSC mit 200er

Accessories

Lenker: Habermann
Griffe: Ness
Schutzbleche: Habermann
Sitzbank: Habermann/Custom Leather
Fußrasten: OEM
Benzintank: Habermann
Öltank: Habermann
Lampe: Mini Bullet von W&W
Rücklicht: L.A. LED
Lackierung: Ziesel Design und Habermann

Kontakt

Habermann Performance GmbH
Wiesengraben 5/1 - 89155 Erbach-Ringingen
Tel.: 07344-8416 - www.Habermann-Performance.com

Ungewöhnlich ist auch die Wahl der Bereifung. Entgegen der für das Geschäft notwendigen Demonstration, was technisch machbar ist, rollt das Bike im Heck auf einem „gertenschlanken“ 200er Metzeler, aufgezogen auf einem 19" SSC Speichenrad. Der klassische Kettenantrieb in Verbindung

Klassiker im Chopperbau: Longfork-Springer, 19-Zöller und Speichenräder. Erfreulich: Die „Dirty“ kommt hinten ohne Mega-Pelle aus. Wir wiederholen uns gern: Weniger ist so oft so viel mehr!



Schlank und rank: SuperTrapp „X-Pipes“ von Paul Yaffe

mit einer funktionellen Ritzelbremse betont den puristischen Charakter und trägt darüber hinaus zum grazilen Erscheinungsbild bei. Hinsichtlich des zur Zeit wichtigen Themas „Old Style“ darf die 16“ verlängerte Springergabel als einziges Zugeständnis gewertet werden, zudem sich Dany und Thomas haben hinreißen lassen. Die markige Optik der mechanischen Federung ist dabei so sauber gestaltet, wie man es von jedem Aufbau der Ulmer kennt. Weder Züge, noch Leitungen stören den aufgeräumten Gesamteindruck.

Da die Habermänner gerne leistungsstarke Motoren verbauen, kam ein 110er RevTech-Aggregat zum Einsatz, von dessen Power selbst der Meister überrascht war. Der polierte Antrieb gehört zu den wenigen Glanzakzenten am Bike, unterstreicht aber gerade dadurch die stimmige Linie. Obwohl der Aufbau deutlich in die Rubrik Chopper fällt, sorgen der handgemachte Tank und ein tief angesetzter Lenker für eine flache Kontur mit aggressivem Ausdruck. Die prägnanten Behälter für die Lebenselixiere, sprich

Öl und Benzinspeicher, sind zudem nicht übergangslos an das Fahrwerk angepasst, was ein weiterer Punkt ist, in der Liste der Unterscheidungen gegenüber dem bekannten Habermann Stil.

Dass dieses Stilexperiment ohne Zweifel als geglückt bezeichnet werden kann, steht außer Frage. Der Erfolg und die unglaubliche Nachfrage nach diesem Bike bestätigen die These der Habermanns: eine aufregende Form braucht keine sündhaft teuren Accessoires und schon gar keine XXL Dimensionen. ■

