

DWUMIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
czerwiec - lipiec 2013

Numer 15
Cena 9,90zł
(w tym 8% VAT)

www.driver-magazyn.pl
Car & Bike
Driver
Magazyn

Amelia Island Concours
d'Elegance

INTERESUJĄCE
84
STRONY



HABERMANN-
PERFORMANCE



Handlarze snów
RM Auctions



Pojazd ucieczkowy
Chevrolet
G20



Covina Thunderfest
& Music Festival

RED MUSTANG
FORD MUSTANG GT



Born in the USA
Chevrolet Camaro SS



9 772082 822665 15
ISSN 2082-8225-INDEKS 27299X

MASTERS OF METAL

HABERMANN PERFORMANCE

Do kogo zwracają się niektórzy renomowani customizerzy, gdy potrzebują „odlotowej” ramy albo tylnego wahacza? Oczywiście do firmy Habermann. Produkty tej firmy określane są najczęściej tylko jednym słowem: „highend”. Jakość prac w metalu oraz użytych komponentów jest na najwyższym poziomie. Również radykalność ich konstrukcji wzbudza powszechny szacunek.

mającej oczywiście certyfikaty ISO - firma Habermann zaczęła grać w pierwszej lidze customizerów. Habermann Performance przekonuje poprzez jakość wykonania, a nie przez wielkie show, jakie robią niektórzy customizerzy. Liczni klienci na szczęście potrafią docenić porządną robotę. Nawet prawdziwy książę używa produktu tej firmy. Dowodem dobrej jakości bików na pewno jest to, że klienci przybywają z USA, Japonii, a nawet z Tajlandii. Obiektywnie trzeba też przyznać, że ich jednoślady ze swoją radykalnością nie są adresowane do szerokiego spektrum odbiorców. Użytkownicy muszą akceptować to, że produkty firmy Habermann wymagają sporej dozy... jak by to nazwać... hartu ducha... by nie rozwijać tematu dobrej kondycji czterech liter. Wszystkie konstrukcje powstają ręcznie od podstaw. Od szkicu do gotowego bika mija wiele czasu i upływa on na wprost niekończących się godzinach poświęconych spawaniu, kształtowaniu licznych blach, szlifowaniu i ciągłym dopasowywaniu, aż do momentu, kiedy wszystkie części wreszcie idealnie do siebie pasują, jakby stanowiły piękny monolit. Pasowania elementów „karoserii” motocykla liczone nie są w milimetrach, a w jego dziesiątych częściach. Każdy motocykl przed odebraniem przez klienta przechodzi kilkusetkiłometrowy test.

Każdy planujący zamówienie customowego bika może sobie wszystko dość dokładnie skalkulować; rama kosztuje tyle, a tyle, koła, silnik... Jest jednak coś, czego nie

można wycenić mamoną – dobrego smaku. Za to właśnie płaci się u topowych customizerów. Na złotach widać wiele zmodyfikowanych motocykli, czy wręcz konstrukcji budowanych zupełnie od podstaw, ale niestety niewiele z nich jest estetycznych. Niektóre są wręcz karykaturalne, a właśnie – podobnie jak w modzie – sublimacja stylu polega często na podążaniu za maksymą: „mniej znaczy więcej”. Techniczny know-how, wycucie proporcji, pewne prowadzenie linii i odpowiedni dobór stylowych komponentów są niezbędne do tworzenia interesujących customowych bików. Budowniczy tego typu konstrukcji mają do wyboru: albo ślepo podążają za najnowszymi trendami, albo całkiem przeciwnie – budują coś i mają nadzieję, że to stworzy nowy trend. Jest jeszcze trzecia droga - po prostu budować to, na co się ma ochotę i mieć w nosie, co inni o tym sobie myślą. Wydaje się, że właśnie tą drogą podążają Daniela i Thomas. U nich fajne jest też to, że nie próbują być gwiazdami. I wcale nie muszą - ich biki mówią same za siebie. Kiedy ten sympatyczny team buduje biki do własnego użytku, powstaje tylko jeden gatunek: ekstremalny chopper. Musi być długi, twardy i absolutnie radykalny. A przede wszystkim, tworzą biki, które są rękodzielami (z akcentem na oba składowe tego słowa: „ręcznie” i „dzieło”). Zupełnie bez użycia CAD-a. Patrząc z bliska na te konstrukcje można śmiało stwierdzić, że wielu innych budowniczych customów nie gra w tej samej lidze, ba, niektórzy reprezentują chyba zupełnie inny rodzaj sportu.

Rama Habermann „Rockstar” oferuje wiele możliwości i budując na jej podstawie można zrealizować wiele szalonych pomysłów. Thomas zapytany o często ekscesywne szerokości opon powiedział: „Opona 300 mm na tyle motocykla jest o wiele szersza niż samo siedzenie. Z punktu technicznego – żaden problem, niestety z estetycznego jest to już duży kłopot - nie można zrobić ładnych przejść. Nie ma sensu wypróbować wszystkiego, co jest technicznie możliwe. Rezultatem takiego kierunku myślenia będą zawsze motocykle, które się ciężko prowadzą”. Daniela dorzuca: „Dobry customowy motocykl musi przede wszystkim wyróżniać się z masy – co jest wiadome. Udany customizing to według mnie: nowe formy, innowacja i – oczywiście – funkcjonalność”.

Właściwie dopiero od tego, pod każdym względem ekstremalnego bika, zaczęła się na dobre kariera firmy Habermann. Tutaj hasło, za którym podążano z dużą konsekwencją, brzmiało: „Użyć jak naj-



W ciągu roku powstaje zaledwie od trzech do pięciu całkowicie unikatowych jednoślądów. Doskonałe pasowania, czyste przejścia i harmonia całości – to cechy, które już od wielu lat charakteryzują te wybitne dzieła na dwóch kołach. Thomas Habermann posiada tytuł mistrza budowniczego karoserii. Jego pierwszymi pracami nad prostymi arkuszami blach były rekonstrukcje klasycznych samochodów. Na początku 1989 roku przebudował swojego pierwszego Harleya. Bakcyl został połknięty i każda następna przeróbka była coraz bardziej dojrzała. Daniela, żona Thomasa, Harleyami jeździła od „zawsze”. Obecnie czynnie działa w firmie: wirtuozersko spawa i formuje najbardziej wymyślne kształty z kawałka prostej blachy. W 1992 roku firma tej sympatycznej pary rozpoczęła produkcję ram i innych komponentów. Wraz z opracowaniem legendarnej już ramy „Rockstar” -



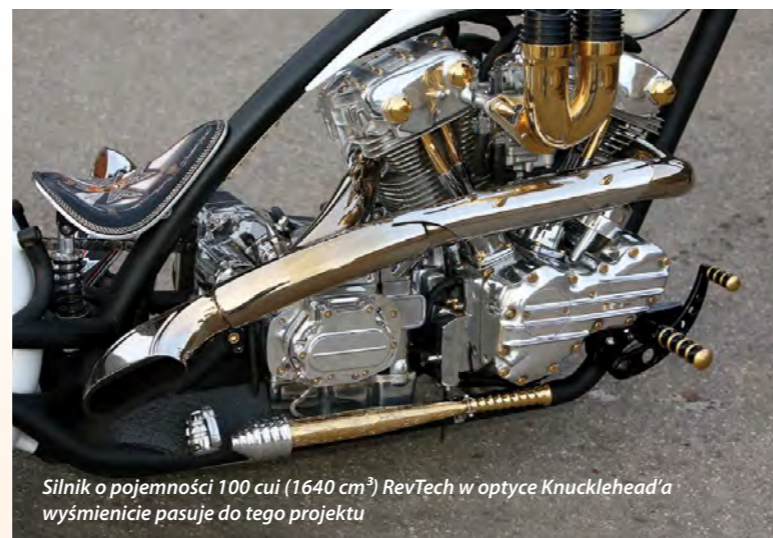
Daniela i Thomas pokonują swoimi ekstremalnymi bikami spore odległości

Triangular: mottem tego niezwyklego bika są trójkąty



więcej trójkątów". Ktoś może się przyczepić, że koła nie mają tego kształtu... no zgoda, ale poza tym: trójkąty, trójkąty i jeszcze raz trójkąty. Nawet na przełącznikach i śrubach odkryjemy tą geometryczną figurę. Nakładu pracy możemy się jedynie domyśleć. Prawie każdy element został wykonany najpierw jako drewniany model, by sprawdzić jak pasuje do całej reszty. Najbardziej skomplikowane okazało się wykonanie przedniego widelca, który posiada trójkątne elementy ślizgowe. Koła z ramionami o przekroju trójkąta zostały wyfrezowane z kłosa kutego aluminium. Również przez frezowanie powstały lusterka, w których umieszczono kierunkowskazy. Obudowa reflektora, zrobiona na obrabiarce CNC, mieści ksenonowe światła. By podkreślić konsekwencję z jaką wykonano ten bike, zaznaczymy, że nie posiada on widocznego wlewu paliwa. Zbiornik (który jest na „normalnym” miejscu) napędza pompa elektryczna, transportując benzynę z wlewu znajdującego się pod siedzeniem. Na takie coś trzeba najpierw wpaść. Wielki wysiłek i nagromadzenie inwencji technologicznych zostało docenione przez jury na Rats Hole Chopper Show w Daytonie. Triangular zajął drugie miejsce, a tym samym był najlepszym europejskim customem.

Jaki może być większy wyraz uznania, jak zamówienie bika przez szefa marketingu firmy samej zajmującej się produkcją podzespołów do customowych motocykli? Bike o nazwie Circle of Power w istocie został zamówiony przez ważną osobę z austriackiej firmy Bike Shop Linz (BSL) wytwarzającej między innymi układy wydechowe. Ten dobrze poinformowany klient spędził szczególnie wiele czasu nad ogólną koncepcją swojego motocykla. Przeanalizował wszystkie style i sprawdził dokładnie prace różnych customizerów. Powoli kry-



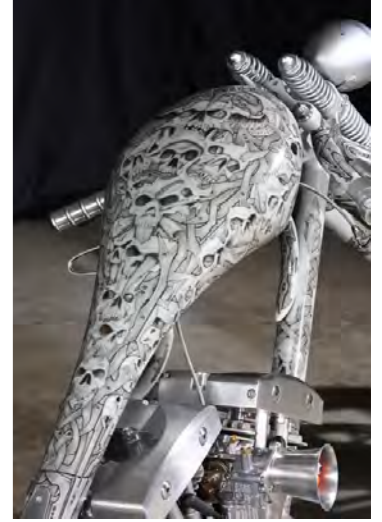
Silnik o pojemności 100 cui (1640 cm³) RevTech w optyce Knucklehead'a wyśmienicie pasuje do tego projektu

stalizował się kształt i styl. Miał to być koniecznie „oldschool” z oponami z białym obrzeżem, obowiązkowo w stylu szwedzkiego, bardzo długiego choppera. Oczywiście jest, że w tym projekcie użyto też produktów firmy BSL: filtra powietrza i kompletnego układu wydechowego. Jako jednostkę napędową wybrano V2 o pojemności 100 cui (1640 cm³) RevTech w optyce Knucklehead'a. Potężny moment tej jednostki przekazywany jest na pas zębany BDL i dalej na sześciobiegową skrzynię. W tym biku użyto „kręgosłup” sprawdzony już w setkach innych konstrukcji – ramę Habermann „Rockstar”. Nowy właściciel nie szczędził pochwał i był zaskoczony świetną geometrią i neutralnym zachowaniem się motocykla we wszystkich sytuacjach drogowych.

Ten bike jest osobistym pojaz-

dem Thomasa. Typowy styl Habermann jest wyraźnie rozpoznawalny: rama z bardzo nisko umieszczonym siedzeniem, płaski kąt główki rami i wprost nie mający końca widelec. Dla klientów, na ich wyraźne życzenie, Thomas montuje szersze opony - przy swoim został jednak przy niskoprofilowej o szerokości 240 mm, założonej na felgę dostarczoną przez firmę RC. By jej optyka została ładnie podkreślona, zastosowano jednostronne mocowanie koła, tak więc z prawej strony możemy się delectować niczym nie zakłóconym widokiem na to powstałe na numerycznej obrabiarce dzieło. Dzięki użyciu rur o średnicy zewnętrznej 45 mm konstrukcja jest niesłychanie

solidna i ma „błogosławieństwo” surowego niemieckiego TÜV-u. By podkreślić czysty „look” motocykla zastosowano niekonwencjonalny „wolnowiszący” zacisk hamulcowy wykorzystujący elementy OMP, ale wymyślony przez firmę Habermann. Z siedzeniem o wysokości zaledwie 35 centy-



Za Thomasem od dawna „chodzą” motyw przedstawiający niezliczoną ilość czaszek



Baal: osobisty bike Thomasa

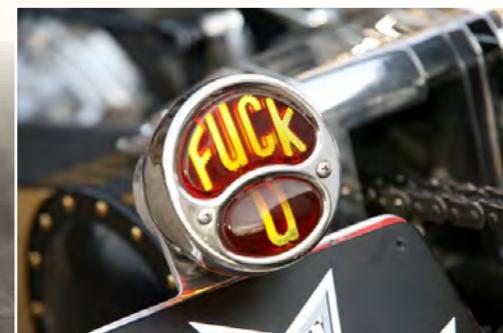


Siedzenie ma wysokość zaledwie 35 centymetrów

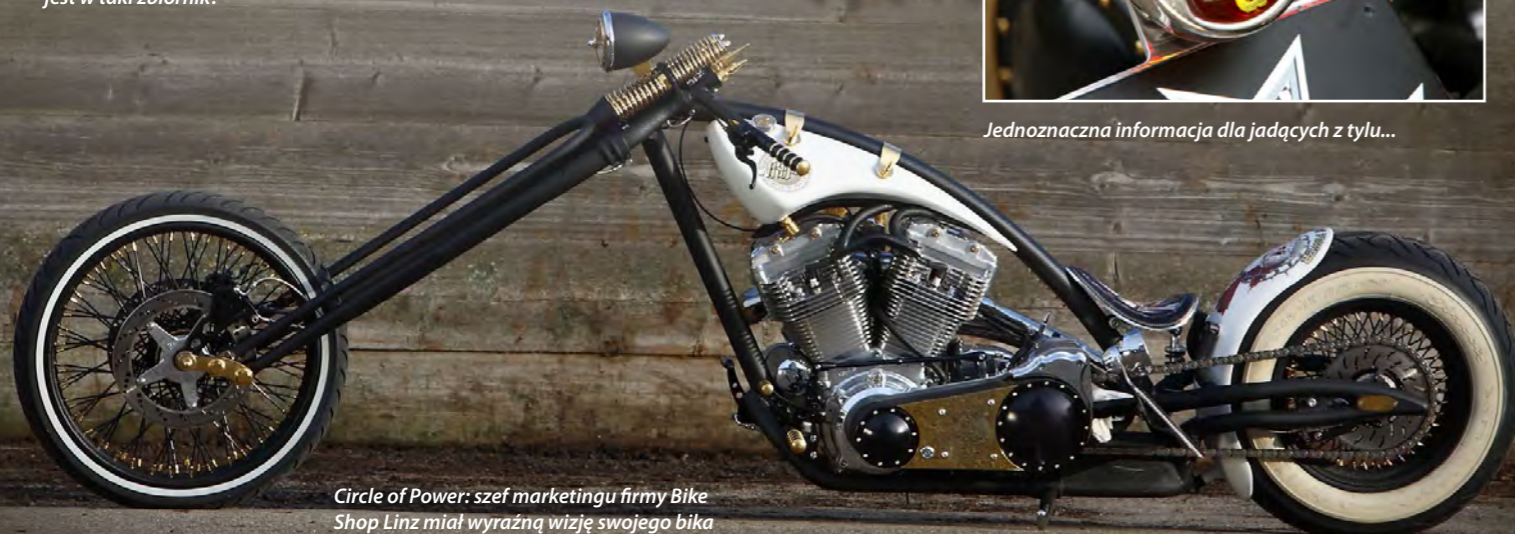


Ile godzin pracy zainwestowane jest w taki zbiornik?

Krąg mocy



Jednoznaczna informacja dla jadących z tyłu...



Circle of Power: szef marketingu firmy Bike Shop Linz miał wyraźną wizję swojego bika

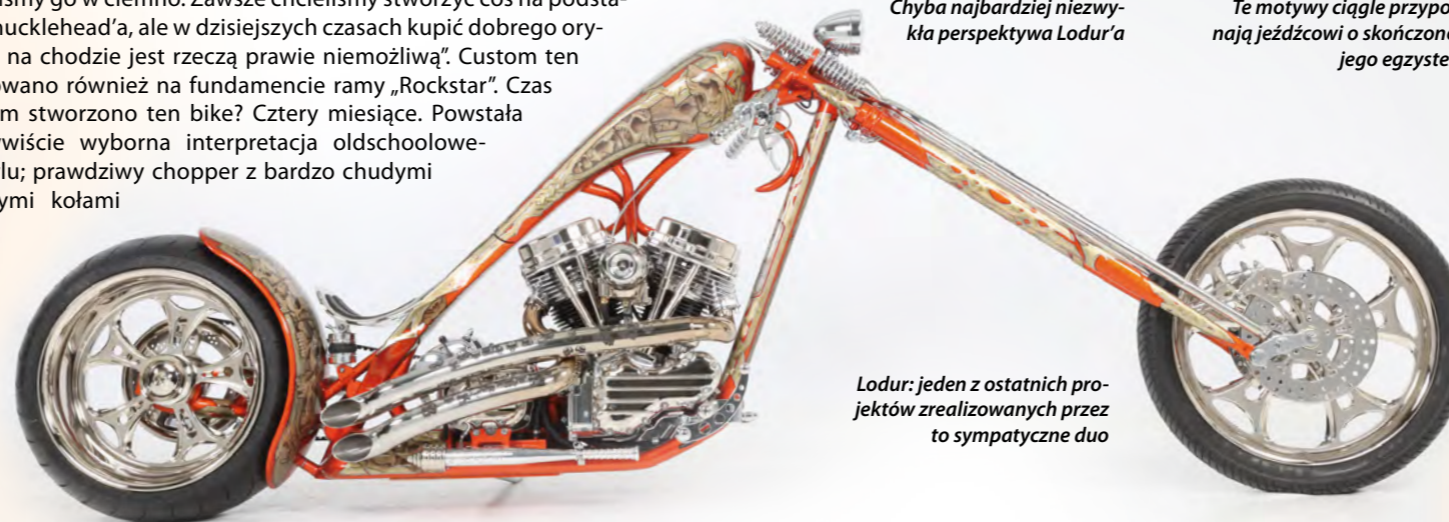
metrów Thomas może patrzeć prosto w oczy każdej pani prowadzącej jakiś sportowy wóz przy czekaniu na zielone światło. Na pytanie, czy nie jest to aby ciut za nisko odpowiada: „Jak nie będę w stanie się z niego podnieść, to pomyślę o innej wysokości siedzenia w motocyklu”. Rewelacyjna forma, zredukowana do minimum, ale zawsze z klasą – te cechy najbardziej charakteryzują Baal'a. Napędzany jest jednostką S&S z optyką Shovelhead'a o pojemności 103 cui (1690 cm³) generującą 100 KM. Wiele sportowych japońskich motocykli posiadających krótkoskokowe, wkręcające się na wysokie obroty silniki nie ma zbyt dużych szans przy tym „staromodnie” wyglądającym V2, jeśli chciałyby się zmierzyć na przyspieszenie. Jednostka ta sprężona 10,7:1, dysponuje kutymi tłokami, ostrym wałkiem rozrządu i naprawdę powoduje dużo radości na drodze. Harleyowska skrzynia biegów Dyna nie została wybrana przypadkowo. Silnik i skrzynia biegów połączone w jeden podzespół służą jako element konstrukcyjny dający dodatkową sztywność filigranowej ramie. Niewątpliwie efektowny aerograf przedstawiający niezliczoną ilość czaszek przyciąga wzrok. Dokładnie takiego rodzaju motywy już od dłuższego czasu były marzeniem Thomasa. Kolorem podstawowym tej ciekawej grafiki jest zwykły szary odcień. Na tym przykładzie można wyraźnie zobaczyć, że najważniejszy jest ciekawy pomysł – motocykl wcale nie musi się on mienić tysiącem barw, czy też „opowiadać” swoim aerografem całych eposów. Ukrywanie przewodów i cięgieł jest praktykowane prawie do ekscesu. Przewody wysokiego napięcia, przez innych customizerów traktowane jako „zło konieczne” tutaj poprowadzone zostały w maskujących obudowach. Motocykle z tej firmy można oglądać ze szkłem powiększającym, a i tak nie znajdzie się żadnych skaz - są one wyrafinowane i zaskakują wieloma fantastycznymi szczegółami. Przy rozstawie osi 3,30 metra bike ten jest jedną z najdłuższych maszyn, jakie kiedykolwiek zbudowano w tej firmie. No nie da się ukryć - to co w chopperach budzi szacunek, to długość... Ci, co twierdzą inaczej, chyba nie chcą spojrzeć prawdzie w oczy.

Tak, w tym przypadku możemy powiedzieć, że ten custom powstał „wokół” silnika. Stworzona przez firmę S&S jednostka

Goblin: ten bike powstał „wokół” silnika S&S wiernie naśladującego legendarnego harleyowskiego Knucklehead'a



o pojemności 93 cui (1520 cm³) wiernie naśladująca legendarnego harleyowskiego Knucklehead'a (produkowanego w latach 1936 – 1947), była jedną z pierwszych, które dotarły do Europy. „Knucklehead jest prawdziwym caczuskiem, a poza tym chodzi jak szwajcarski zegarek”, powiedział Thomas. „Silnik ten znalazł się świeżo na rynku i kupiliśmy go w ciemno. Zawsze chcieliśmy stworzyć coś na podstawie Knucklehead'a, ale w dzisiejszych czasach kupić dobrego oryginała na chodzie jest rzeczą prawie niemożliwą”. Custom ten zbudowano również na fundamencie ramy „Rockstar”. Czas w jakim stworzono ten bike? Cztery miesiące. Powstała rzeczywiście wyborna interpretacja oldschoolowego stylu; prawdziwy chopper z bardzo chudymi i dużymi kołami (21”).



Chyba najbardziej niezwykła perspektywa Lodur'a

Te motywy ciągle przypominają jeźdźców o skończoności jego egzystencji

Lodur: jeden z ostatnich projektów zrealizowanych przez to sympatyczne duo

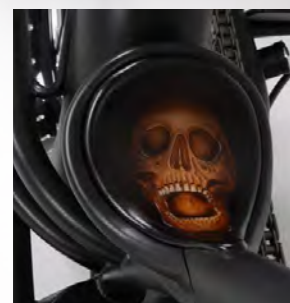
To jest typowy „boneshaker” (wstrząsacz kości), gdyż wążutkie opony z natury przenoszą najmniejszą nierówność drogi dalej na ramę. A jako że i siedzenie nie ma żadnych elementów resorujących, każde uderzenie przenoszone jest „bez znieczulenia” na krzyż jeźdźca. Tutaj wszystko jest „reduce to the max”. Nawet filtr powietrza jest mikrusieńki. Zgodnie z naczelnym hasłem redukcji do maksimum, stacyjka została zamaskowana jako wlew oleju. Niesłychany kształt ma zbiornik paliwa, wszystko jest bardzo delikatne i bardzo

czyste - z wyjątkiem układu wydechowego. Wprawdzie jego krzywizny poprowadzone zostały po mistrzowsku, to jednak świadomie pozostawiono surowe spoiny spawów. Do tematu oldschoolowego doskonale pasuje wykończenie w matowym mosiądzu przedniego widelca i elementów silnika. Wiadomo – trzeba było rozebrać nowiutki silnik, by w jego „strategicznych” miejscach poumieszczać mosiądzowane śruby i inne elementy. Takie właśnie rzeczy wyróżniają mistrzów rzemiosła od całej reszty.

Tekst: Julia D'Espigan
Zdjęcia: Habermann-Performance
Strona: www.habermann-performance.com



To też typowy produkt firmy Habermann: rama z bardzo nisko umieszczonym siedzeniem, płaski kąt główki ramy i wprost nie mający końca widelec



Kolejny motyw „trupka”

Motocykl jest typowym przedstawicielem „boneshaker'a”