

# ALLES IM FLUSS

Mit einem ihrer famosen Highnecker siegten Thomas und Dany Habermann jüngst auf der Rat's Hole Show in Daytona. Mit dieser Oldschool-Shovel beweisen sie dagegen ihre Vintage-Künste

**H**eraklit, ein Philosoph, der 535-475 vor Christus in Ephesus lebte, soll den Ausspruch geprägt haben: „Alles ist im Fluss“. Und er traf mit seinen Worten voll ins Schwarze. Denn – so interpretierte ihn ein Jahrhundert später der Grieche Platon – nichts wird wieder wie es war, alles fließt und nichts bleibt; es gibt nur ein ewiges Werden und Wandeln. „Er vergleicht die Dinge mit dem Strom eines Flusses, und dass man nicht zweimal in denselben Strom hineinlaufen kann“.

Platon wie auch Heraklit hatten die Natur der vergänglichen Dinge begriffen. Ohne Zweifel gilt das auch für Motorräder. Selbst perfekte Restaurierungen sind immer auch Erneuerungen und Wandlungen. Nichts wird wieder wie es war. Wer sich mit den Idealen von früher intensiv beschäftigte und somit genau weiß, wie die einzelnen Bauteile einst erschaffen waren, versucht bei einer Reanimierung erkannte Fehler auszuklammern. Er wird Verschlissenes ausbessern, erneuern oder gleich gegen

ähnliche Brocken mit optimierter beziehungsweise ähnlicher Funktion tauschen. Und genau das führt uns zu Dany und Thomas Habermann.

Die Zwei sind im schwäbischen Erbach-Ringingen ansässig und als Hersteller von Custombike-Rahmen bekannt. Die Habermanns fertigen sowohl eigene Serien, als auch Baureihen für andere bedeutende Custom-Shops. So war es für manchen vielleicht verwunderlich, als von ihnen das Bike aufgebaut wurde, dessen Rahmen so

ARTIKEL AUS DER AUSGABE 5/08

**CUSTOMBIKE**
TEXT: HORST HEILER  
FOTOS: HABERMANN PERFORMANCE

Unsichtbar: Kettenradbremse für dezenten Look und taugliche Verzögerung



**Reduktion aufs Wesentliche:** Die cleane Harley-Davidson FL belegt, dass Old School auch ohne Eiserner Kreuze und Totenköpfe funktioniert

gar nichts mit ihren eigenen Produktlinien zu tun hatte. Die Habermann Oldschool hat ihren Ursprung nämlich als ein so genanntes „Basket Case“, Kisten voll mit Teilen eines irgendwann mal angefangenen, aber nie zu Ende gebauten Custombikes. Thomas Habermann hatte einen Bruder, dem nur ein viel zu kurzes Leben gewährt war. Dessen guter Freund, Andreas Beißwenger,

kaufte die zerlegte Harley, denn er wollte, dass der Klassiker tatsächlich mal auf die Räder kommt. Die erste komplette Sichtung brachte die Erkenntnis, dass sowohl eine Totalrestaurierung nötig war, als auch die Hilfe von Freunden und Fachleuten. Und hier kamen die Habermanns in Erinnerung und dann mit ins Spiel. Ihnen wurden die Teile einer Harley-Davidson FL Panhead übergeben, deren Motor beispielsweise in allen Teilen so ausgelutscht war, dass sich

eine Restaurierung nicht gerechnet hätte. Also wurde für das alte Fahrgestell ein neuer S&S-Motor in Pan-Shovel-Bauart bestellt, weil der da auch reinpasst und weil die Kerle im Chopper-Bau auch früher schon ausgelutschte Panheads gegen Schovel-Motoren tauschten. Nach diesem Tausch hieß es vorrangig, das Erscheinungsbild eines Bobbers anzupfeilen, den Schraubern sonst aber ziemlich freie Hand lassen. Nur eines galt unausgesprochen: Klimbim und →



„Klimbim zur Effekthascherei hat an diesem Motorrad nichts zu suchen“

Schnickschnack zur Effekthascherei hatte an diesem Moped nichts zu suchen. Alle Teile sollten primär funktionell und vor allem auch straßentauglich sein. Im Custom-Chrome Katalog fand sich ein Tank von Cole Foster, einem HotRod- und Bike-Schrauber aus Salinas in Kalifornien. Dieser Tank ließ sich in leicht abgewandelter Form auf dem Serienrahmen anbringen. Öltank und Primärriemenabdeckung entstanden gleich aus zurechtgeschnittenen, in Form gebrachten Blechstücken. Nach einer Sitzprobe bogen die Habermanns den weit zurückreichenden Lenker und integrierten ihn in der oberen Springergabelhalterung.

Integration war auch der Anhaltspunkt bei der Bremsenauswahl. Hinten beißt nämlich die Bremszange auf das Kettenblatt; eine schon seit Jahrzehnten erprobte Bauart, die sogar mit TÜV-Gutachten lieferbar ist. „Alles fließt und steht nicht still“, und das müssen auch die angebauten Teile veranschaulichen. Wie beispielsweise solche Auspuffrohre, die sich, wie nach dem Fahrtwind ausgerichtet, zum Fahrzeugheck schlängeln. Oder auch die am Fender angeschweißten Kotflügelhalter, welche sich einer imaginären Beschleunigungskraft entgegen stemmen, um dann, obwohl nach hinten gebogen, den Fender trotzdem festzuhalten. Das sind gewachsene Regeln, die sich in der Geschichte des Customizings in Jahrzehnten immer weiter verfeinerten. Regeln, an die sich Profis halten. Aber wer, um im Business vorne zu bleiben, ständig



Scallops auf Tierhaut: Traditionelle Handwerkskunst beim puntzierten Ledersattel

alles bis auf die Spitze treiben muss, der hat dann auch mal seine Freude, wenn er wieder einmal „nur so wie Früher“ arbeiten soll. Die Definition, wie weit man in die Vergangenheit geht, ist die Sache des Auftraggebers oder des Ausführenden. Old School ist keinesfalls, wenn man möglichst viel unfertigen Schrott ans Bike nagelt, dies dann mit hässlicher Farbe bepinselt oder rosten lässt. Old School braucht auch keine Teufelsschwänzen an der Sissibar, keine „Eisernen Kreuze“, keine Würfel und keinen mit Totenschädel verzierten, ellenlangen Handschalthebel. Old School kann wie

beim Sattel und bei den Griffen geschehen, dezent unauffällig und gerade durch die Jahrhunderte alte Kunst des Lederpunziens, dem Old School-Thema mehr verbunden sein als ein Malteserkreuz-Rücklicht, welches – zugegeben – auch seinen Platz in der Historie der Custombikes hat.

#### FAZIT

Für grob zusammengefrickelte Zweiräder, die mit einer Extraportion Hässlichkeit Interesse wecken müssen, gibt es schon eine Bezeichnung: Ratbike. Andreas Beißwengers Showel hingegen ist wahrhaft ein Bike der „Alten Schule“

## TECHNO

HARLEY-DAVIDSON FL  
BJ. 1955, BESITZER: ANDREAS BEISSWENGER

#### MOTOR

S&S V-Zweizylinder-Viertakt, ohv-Zweiventiler, 1340 ccm (Bohrung/ Hub 88,8 x 108 mm)

Zündung ..... Mallory Unilite Verteiler  
Vergaser ..... S&S Super E  
Auspuff ..... Habermann-Performance  
Getriebe ..... Viergang Ratchet Top  
Sekundärtrieb ..... Kette  
Leistung ..... 60 PS bei 5500/ min  
Drehmoment ..... 90 Nm bei 3600/ min  
Höchstgeschwindigkeit ..... 170 km/h

#### FAHRWERK

H-D Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, starres Rahmenheck  
Gabel ..... H-D Springer  
Räder ..... vorne HPU 2,15 x 21" mit 90/90-21  
..... hinten HPU 4,25 x 17" mit 140/70-17  
Bremsen ..... vorne H-D-Scheibenbremse  
..... hinten Ritzelbremse

#### ZUBEHÖR

Tank ..... Cole Foster mod.  
Öltank ..... Habermann Performance  
Fender ..... Habermann Performance  
Scheinwerfer ..... W&W  
Rücklicht ..... W&W  
Sitzbank ..... Custom Leather

#### METRIE

Radstand ..... 1640 mm  
Leergewicht ..... 280 Kilo

#### INFO

Habermann Performance GmbH  
Wiesengraben 5/1, 89155 Erbach-Ringingen  
© (07344) 8416  
www.habermann-performance.de

#### AM GASGRIFF

Starr und mit Springergabel, dafür nicht überbereift und sorgfältig bremsend – so halten sich Wagnis und Vernunft die Waage. Der Harley-Klon setzt zudem ohne die lästigen Belegleiterscheinungen eines alten Aggregats auf Alltagstauglichkeit

#### CB-KURZWERTUNG

Motor	Fahrwerk	Kaufteile	Alltag
+++	+++	+++	+++



Corporate Identity:  
Passend zum Solosattel  
wurden die Griffe gestaltet

