

Orange Flame

Text STEFAN H. SCHNEIDER und PHOTOS LUDWIG BUCH ANDREAS KUNZE



Tapasiers und hochgradig effizient. Eigenhändige Pinien-Beperkschleimbrenne von Bostig

Aber weit gefehlt. Dieses Edel-Custombike hat schon eindeutig Klänge der Hölle geblasen, auf dem eigenen Achsen, wechselliegend. Led auf vielen gelben Teufen bildete sich immer wieder eine Traube und den spektakulären Urbau. Glück zu the road ist die Devise, zum Beispiel mit ei-

nem Ausflug auf den Goldader. Wenn dieser flache Boden mit Thomas' le Sattel, Thomas' Habermann bei der Obsess und Effinder des aus der Customzone nicht mehr wegzuweisenden HPU Design-Team.

Nach drei vier an der Ma starke, ein-ige Obsess für die Tour bewacht, gibt

Thomas gleich mit endlich klar, so daß ich meinen alten Pan-Schweiß gabrig die Soenen geben muß, um die gemalten Hitzeschutzkammern.

Klingt richtig garben Hitzeschutz, einer bei ca. 10 Meter mit der eignes angefertigten Kupferplatte. Als ich endlich wieder in der Hand bin, beobachte ich

Wahrscheinlich kommt manchem Leser jetzt gleich ein großer Seufzer über die Lippen, weil er glaubt, dieses Show-Bike würde ja doch nur mit dem Trailer von Show zu Show kutschiert



Tapasiers und hochgradig effizient. Eigenhändige Pinien-Beperkschleimbrenne von Bostig

in einem leichten Schweiß, wie sich Thomas der ersten 5 Minuten mit mir. Dem Mannschuldhilferrfahren über noch ein paar um bis zum ersten Kurven. Aufgrund der Rohwerkzeugen sitzt der Fahrer nicht auf - sondern in der Maschine. Das Bike hat durch den abstrakten Schweißpunkt eine optimale Sitzbewegung und mit

dem einstellbaren Legend As System liegt die Kiste wie ein Brett. Aus der Sichtweise beschleunigt der Treiber den Motor mit voller Leistung. Die nächste Kurve, eine Rechts, ist nicht ganz so einfach zu meistern. Zurzeit die Straße ein paar Unabsehbares aufweist. Obwohl die Maschine sich bei 100 km/h in der Boden-Abstützung.

Bisandro an dem Bike ist die von Habermann entwickelte E-Motorantriebs. Während die jetzigen Schwelger vom HPU aus einem vollen Aluminiumblock gefertigt werden, wird diese Prototyp aus einzelnen Alu-Platten zusammengesetzt und zusammen geschweißt werden. Der Rahmen wurde modifiziert, die Lenker ragen über die Tho-

mas sauber mit Blechen. Das auffällende Lenker und die Felgenarmen fertigte er ebenfalls selbst. Sein Cabot ist zu sehen, das ganze Kupfergerüste ist alles sauber im Rahmen verlegt.

Zurück ins Hochalpine. Wir gleiten durch Schneewände hindurch, die Luft wird zwar immer sauerstoffreicher, aber auch immer

dünner. Man merkt es sofort, mein Buck wird kurzzeitig, höherauf belagert umren Bäumen nicht so. Die haben es mit die, die auf einem modernen Bike mit Dämpfung hoch ins Gebirge fahren, besser, die Umarmen an Sensoren und der Bordcomputer werden's schon richten. Dann taucht ein Aussichtspunkt vor uns auf. Thomas

fährt ganz wackelig über die Asphaltkante auf den Parkplatz hin, denn wenn man nicht aufpasst, hat der edle, im Rahmen eingetriebelte Frontpooler gleich eine unschöne Schramme weg.

Ich äußere mich überrascht darüber, daß sich das Bike so unheimlich und durchhaus lehrbuchlich fahren läßt und habe

wieder etwas darzulegen, nämlich, daß man auch mit solchen Extrem-Customs richtig knackig fahren kann, und zwar nicht nur bis zum nächsten Grenzland. Natürlich ist dieses Custombike keine Honda Triumpg zum Fernwandern, und klar gibt die Dual-SPS unvergleichlich schneller um Eck. Aber das ist dem Treiber eines

solchen Aggregatvöllig schnupps. In den Laderaum eines Renault Kangoo passen schließlich auch 30 Golf Equipments mehr rein als in einen SLK. Aber wer fährt deshalb Kangoo?

Drei Bikes dieses Typs hat Thomas gebaut, und auf welchen Treffen diese Apparate auch einlefen, jedes Mal war für

Aufsehen gesorgt. Seit neuestem baut er mit Verliebe auch Choppers, deren Lenkrohre in Achshöhe des Fahrer positioniert sind. „Highrock“ nennt man diesen Stil, aber auch hier der Schmelzer wieder seine eigene Formensprache gefunden. Mehr dazu können Sie in der nächsten DREAM-MACHINE 5/03 lesen. ■

„Tiefer geht's kaum: Der Pilot sitzt auf Höhe der Radnaben“

Rahmen, Lenker, Tank
und Fender – alles
handmade von
Habeemann



Die Unterseite des Dragstyle-Rahmens
sind sauber mit Blechen verkleidet, die
perfekten Spaltmaße werden jeden
geringsten Qualitätsfehler
einschränken



TECHNISCHE DATEN

Motor: Harley-Davidson
Zylinder: 2
Leistung: 100 kW

Motor: Harley-Davidson
Zylinder: 2
Leistung: 100 kW

Getriebe: Harley-Davidson
Zylinder: 5

Rahmen: Harley-Davidson
Zylinder: 1
Leistung: 100 kW

Accessories: Harley-Davidson
Zylinder: 1
Leistung: 100 kW

Motor: Harley-Davidson
Zylinder: 2
Leistung: 100 kW