

Men's Health

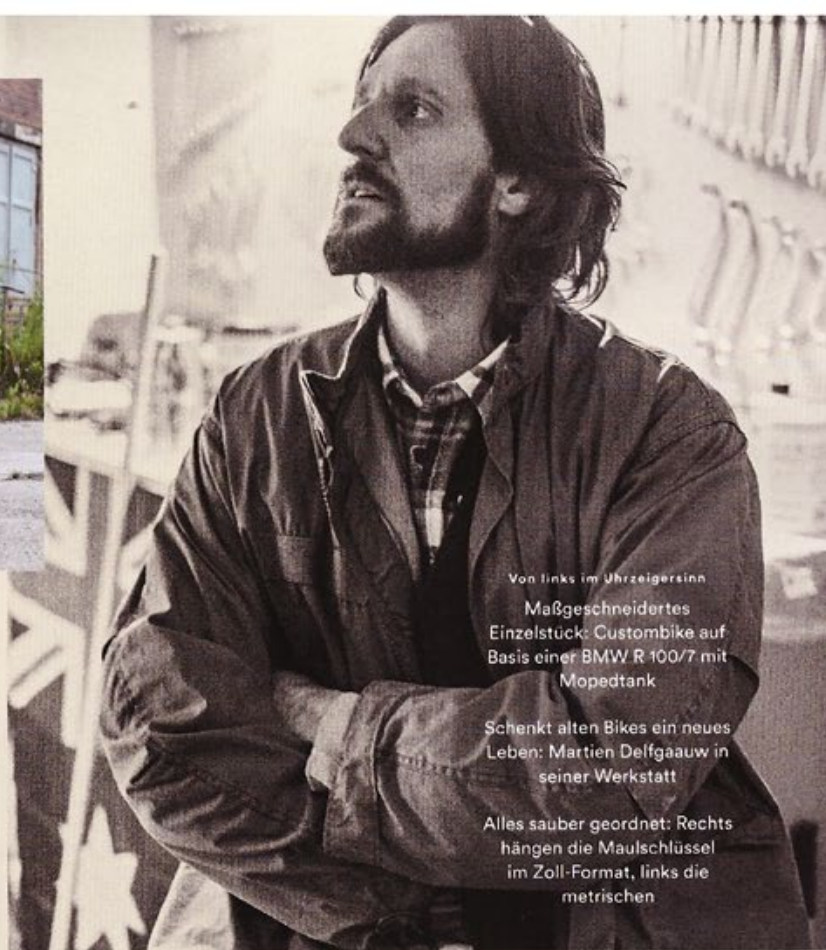
BEST

01/16
Frühjahr/Sommer

FASHION

WAS GEHT

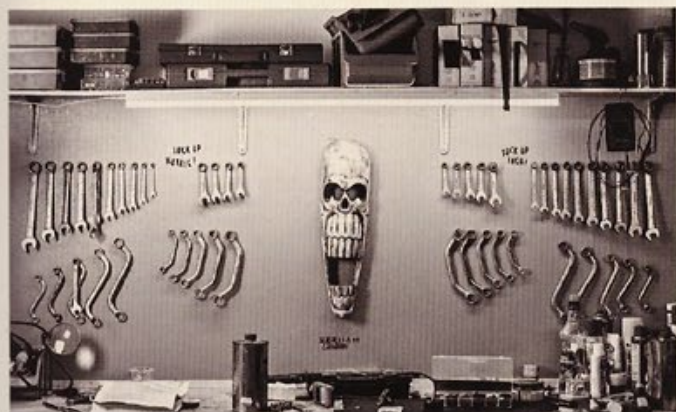
Die 97 stärksten Looks für den Sommer.
Voll tragbar, null langweilig



Von links im Uhrzeigersinn
Maßgeschneidertes
Einzelstück: Custombike auf
Basis einer BMW R 100/7 mit
Mopedtank

Schenkt alten Bikes ein neues
Leben: Martien Delfgaauw in
seiner Werkstatt

Alles sauber geordnet: Rechts
hängen die Maulschlüssel
im Zoll-Format, links die
metrischen



MARTIEN DELFGAAUW

Berufung: Nonkonformist

„Es geht immer mit dem Tank los, denn der gibt Linie und Proportionen vor“, erklärt Martien Delfgaauw, während er seinen Blick über die Regale seiner Werkstatt schweifen lässt. Über 20 Tank-Exemplare liegen dort herum. In den verschiedensten Formen und Größen. Allesamt alt, gut gebraucht, patiniert. Der hoch gewachsene Kerl im schwarzen Overall greift nach dem flachen Sprintspeicher eines Honda-Mopeds. Den wird Delfgaauw für sein neuestes Projekt aufwendig umarbeiten, damit er seinen Dienst auf dem Rahmen einer BMW von 1978 verrichten kann. Im Hauptberuf arbeitet der Motorradenthusiast als Kreativer und Markenberater in der Werbebranche. Doch passionierter Schrauber war Delfgaauw schon immer.

Seine langjährige Erfahrung bildete 2013 das Fundament, auf dem er Berham Customs gründete. Im Keller eines ehemaligen DDR-Radiowerks in Berlin-Pankow lässt der 42-Jährige individuelle Vintage-Motorräder entstehen, maßgeschneidert für jeden Kunden. Neue Bikes von der Stange sind nicht sein Ding. Zu viel Technik – zu wenig Seele. Herkunft und Hubraum – nebensächlich. Entscheidend ist nur, was sich daraus machen lässt. So fertigt Delfgaauw Unikate, die in keine gängige Schublade passen. Einzige Vorgabe: „Mir ist es wichtig, TÜV-konforme Motorräder zu bauen, die funktionieren und sich perfekt fahren lassen“, betont er. Reine Showbikes, die kaum noch Federweg oder das Tankvolumen einer Blumenvase haben, sucht man bei ihm vergeblich. Dafür findet man in der 50 Quadratmeter großen Werkstatt umso mehr Wertschätzung. Für das Mechanische,

für das Handgemachte. „Ich versuche immer so viel wie möglich selbst anzufertigen“, sagt der bärtige Bike-Builder und schiebt hinterher: „Es geht ja nicht nur darum, Zubehörteile dranzuschrauben.“ Der große Reiz seiner Arbeit liege vielmehr darin, etwas Neues zu kreieren, herausgefordert zu werden. Nicht von anderen Schraubern, sondern von den eigenen Zielen.

Fast jedes einzelne Teil, vom Lenker über den Sattel bis zur Halterung fürs Nummernschild, muss angepasst, umgeschweißt oder neu gestaltet werden. So lange, bis die Linie stimmt und alles perfekt passt. Dann wird das Fahrzeug zerlegt und mit Bedacht lackiert. „Wie ein Mensch im Laufe seines Lebens Falten und Narben bekommt, kriegt auch ein Motorrad Macken und Kratzer. Man könnte sie natürlich wegbotoxen, die Falten. Davon bin ich aber kein Freund. Und genauso sehe ich das beim Motorrad. Wenn Teile eine schöne Patina besitzen, erhalte ich diese und bringe sie mit den neu hergestellten Teilen in Einklang“, so der Customizer.

Bestes Beispiel dafür ist seine 1953er Vespa „Rusty Nail“. Am originalen Lackkleid der alten Dame hat der Zahn der Zeit genagt. Und natürlich auch der Rost, viel blankes Blech ist zu sehen. Ein schielender Totenkopf ziert das Beinschild über dem Vorderrad. Delfgaauw hat ihr einen Motorradtank verpasst, das Fahrwerk komplett überarbeitet und ihr eine potente Gehhilfe spendiert – einen 35 PS starken Motor, mit dem er früher Quartermile-Beschleunigungsrennen gefahren ist. Jetzt kann man damit Jungs auf dicken Maschinen an der Ampel ärgern. Übrigens: „Rusty Nail“ heißt der Roller, weil man schon einen rostigen Nagel im Kopf haben muss, um diese Höllen-Kiste zu fahren. Hat ja aber auch niemand behauptet, Customizer seien normal.

„Ein
Custom-
bike
zu bauen
bedeutet
nicht,
nur Zube-
hörteile
dranzu-
schrauben“



Oben

Flott: Mit dem Motor
der „Rusty Nail“ fuhr
Delfgaauw früher Quarter-
mile-Rennen