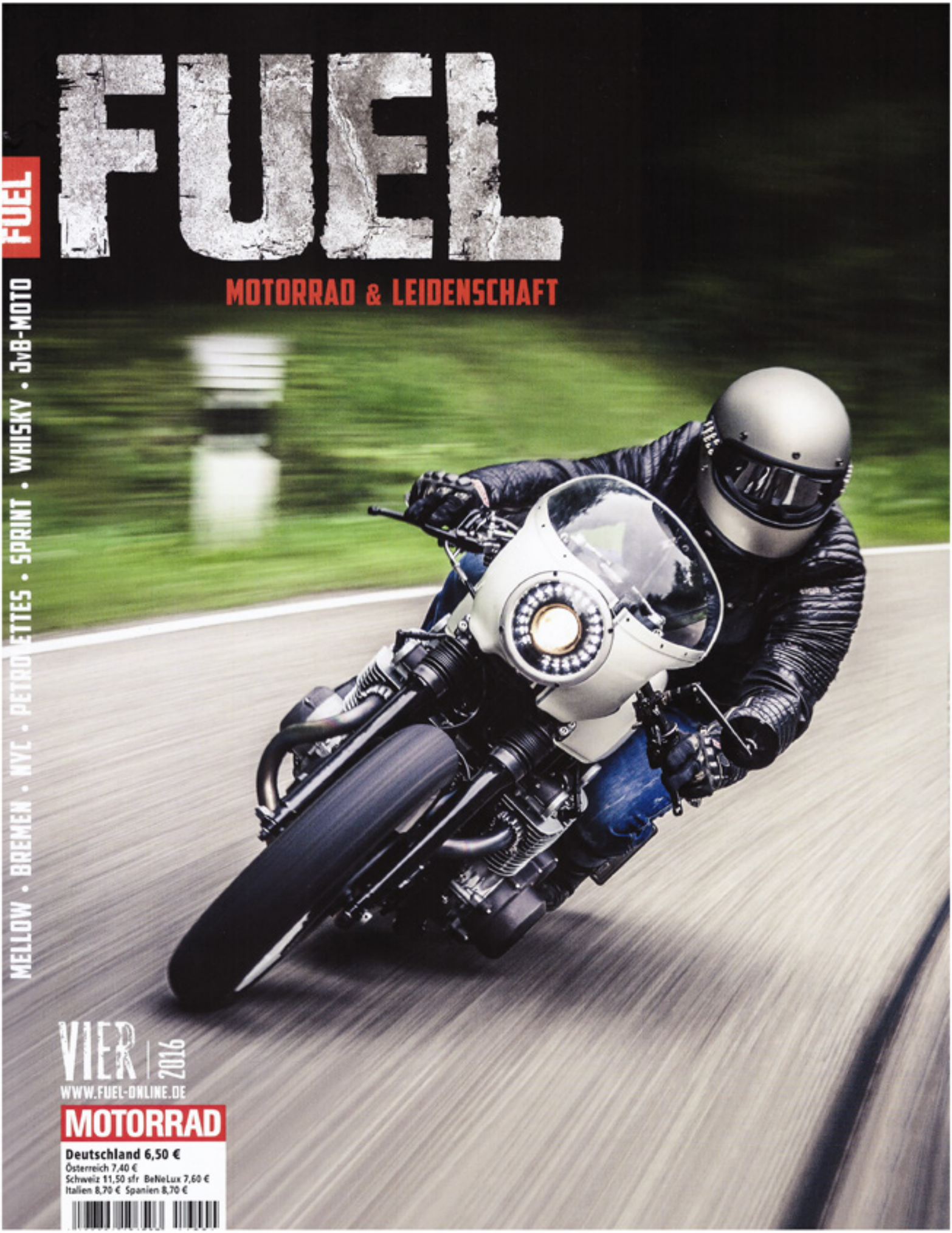
FUEL

MOTORRAD & LEIDENSCHAFT

FUEL

MELLOW • BREMEN • NYC • PETROLETTES • SPRINT • WHISKY • JvB-MOTO



VIER | 2016

WWW.FUEL-ONLINE.DE

MOTORRAD

Deutschland 6,50 €
Österreich 7,40 €
Schweiz 11,50 sfr BeNeLux 7,60 €
Italien 8,70 € Spanien 8,70 €

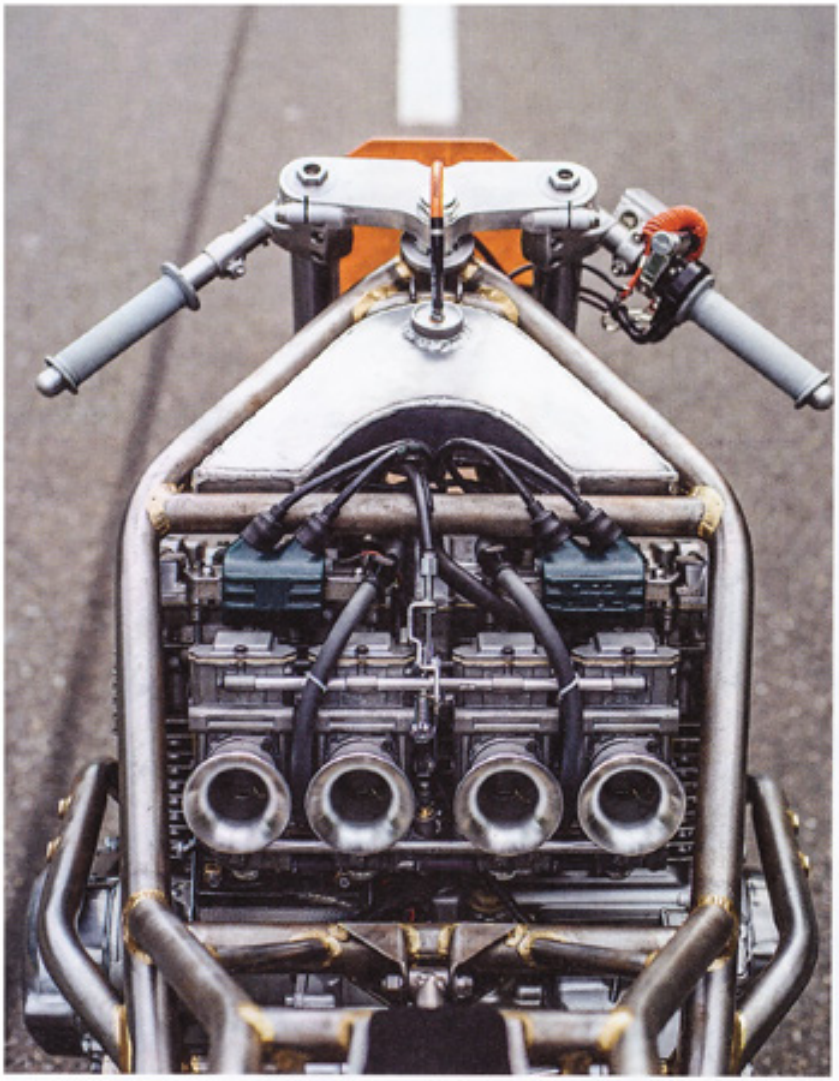
SHINY HARRY

SPRINT-SPECIAL

BISSIGER UNDERDOG

SIE KAMEN MIT KAUM MEHR ALS RAHMEN, MOTOR UND ZWEI RÄDERN. HEIM FUHREN SIE MIT BREITEM GRINSEN, DEM POKAL FÜR DEN ERSTEN PLATZ UND EINER GESCHICHTE, DIE SIE IRGENDWANN IHREN ENKELN ERZÄHLEN KÖNNEN. WAS FÜR EINE? HIER IST SIE...

Über 20 Jahre lag dieser alte Rahmen in Felix' Werkstatt in Berlin-Tempelhof herum, staubte ein und war irgendwie immer im Weg. Als er das Teil damals von einem Harris-Händler als NOS-Ware erhielt, galt weder dem Namen des Herstellers noch den drei ominösen Buchstaben besondere Aufmerksamkeit. Die Rahmenspezialisten in England konnten schon seit ein paar Jahren kaum noch Erfolge verbuchen. Schließlich hatten die Japaner mittlerweile – auch von den Briten selbst – gelernt, wie man kraftstrotzende Vierzylinder mit guten Fahrwerken baut und so den reichlich vorhandenen Dampf effektiv auf die Straße bringt. Das Geschäftsmodell von Harris war entkräftet, die Firma suchte sich andere Einnahmequellen. Kein Wunder, dass Felix das 1984er-Rohrgeflecht mit dem Prädikat „New Old Stock" fast hinterhergeschmissen bekam. Doch die Zeiten ändern sich. Und unbenutzte Lagerware wird schon lange in Gold aufgewogen. „Hätte man damals bloß...", so klingen oft genug reuevolle NOS-Gedanken angesichts gepfefferter



Preise. Egal, ob echte Ferrari-Bremsscheiben, Ersatzteile von Designermöbeln oder eben Motorradrahmen aus kleinen Manufakturen.

Felix musste nichts bereuen. Er hatte ja zugeschlagen. Weitsicht nennt man das – eine Tugend, die man leider nur in der Rückschau zu schätzen weiß. So weilte der Magnum-Rahmen mehr als zwei Jahrzehnte ungenutzt in der Ecke. Bis Kumpel Martien – der Kopf von Berham Customs – über das alte Geraffel stolperte. Und beiden Schraubern eine Idee kam: Warum sollte man aus dem seltenen Material nicht ein feines Motorrad für den Sprint am Glemseck 101 bauen? Felix als Mechaniker könnte sicher eventuelle Altersschwächen beheben. Und Martien hätte auf jeden Fall genug Ideen, um das Harris-Rohr in konsequentem Look auf die Straße zu bringen.

So nahm die Geschichte ihren Lauf. Beide Berliner, die schon des Öfteren mit vereinten Kräften Projekte auf zwei Rädern umsetzten (siehe FUEL EINS 2016), befreiten das Stahlrohr von seiner Pulverbeschichtung. Und waren danach wie hingerissen, regelrecht entzückt! Unter dem verblassten Rot kam ein metallisches Meisterwerk aus hartgelöteten Rohren zum Vorschein, das auch als Kunstobjekt in einem Atelier gut funktionieren würde. Feinst gewellte, goldene Raupen des Mangan-Bronze-Lots verbinden aufwendig gebogenen, grauen Stahl. Ein Meisterwerk, nicht nur verwindungssteif, sondern eben auch leicht.

HARRIS-RAHMEN

Die Harris-Brüder Steve und Lester gründeten 1972 gemeinsam mit Partner Stephen Bayford die „Harris Performance Products Ltd.". In einer Zeit, als Fahrwerke schwabbelten wie Bauchspeck und Motoren drückten wie die Pranken eines Bodybuilders, waren ihre stabilen Motorradrahmen äußerst gefragt. Als Serienfahrwerke zu funktionieren begannen, widmete sich das Unternehmen mehr und mehr dem Motorsport. Heute ist Harris unter anderem als Partner von Yamaha und Dienstleister für Royal Enfield aktiv und verkauft Rennsport-Zubehör.
harris-performance.com

Weniger geht nicht. Harry ist ein dürrer Sportler, sehnig und knochig. Eine Metallskulptur

Felix und Martien schauten sich danach nur einmal tief in die Augen, um in Einigkeit und ohne große Worte den Masterplan für das Bike aufzustellen: Hier sollte nicht mehr als nötig hinzugefügt werden, der Rahmen selbst müsse im Mittelpunkt stehen. Sozusagen als Gegenentwurf zu den vielen Motorrädern, die ihr Rückgrat mit Vollverkleidungen verleugnen oder gar hässliches Vierkantrohr über den Asphalt schleppen.
Dieser Harris-Rahmen sollte einfach für sich selbst stehen. Er sollte scheinen! Und weil Blinker, Licht oder ein Anlasser das Konzept der maximalen Einfachheit untergraben würden, sollte der englische Stahl ein aufs Wesentlichste reduzierter Sprinter werden. Die Nominierung für den „International Sprint" beim Glemseck 101 war nämlich schon in trockenen Tüchern – und die Idee für „Shiny Harry" geboren.

Harrys glitzerndes Metall wurde allerdings für den Antrieb der urigen Z 1000 entwickelt. Doch Felix wollte unbedingt den Vierer einer GSX 1100 von 1981 zwischen die Rohre hängen, den er besaß. Kaum Zwanzigtausend runter, fast wie neu. Profischrauber wie er haben so etwas ganz selbstverständlich auf Lager. Also mussten im ersten Schritt ein paar Halter für die Hochzeit von Antrieb und Rahmen konstruiert und gefräst werden. Kein Ding für die zwei Buben. Beim Thema „längere Schwinge" allerdings war ein Experte gefragt. Klarer Fall für Marvin Diehl von KRT Framework, einem weiteren Gefährten, mit dem Martien immer wieder eng zusammenarbeitet. Fortan machte sich ein Dreierteam ans Werk. Ohne sonderliches Interesse an der originären Nutzung des Rahmens, aber mit genügend Respekt für sein Vermächtnis. Und dem Wunsch nach artgerechter Haltung: Vollgas, geradeaus, Achtelmeile ...

Die Gabel wurde gekürzt, und mehrteilige Räder von Honda konnten nach etlichen Stunden an der Drehbank adaptiert werden. Alles im Sinne eines möglichst niedrigen

Gewichts, coolen Looks und flotten Zeiten beim Fluten der offenen Mikuni-Flachschieber. Hinzu kamen neben dem auffälligen orangefarbenen Acrylglas unzählige Details, die man erst auf den zweiten Blick wahrnimmt: der „schwebende" Batteriekasten aus Alu, ein gleichermaßen minimalistisches wie aufwendiges Heck mit ultradünner Sitzplatte. Der selbst gefertigte, aus dem Vollen gefräste Bremssattelträger, der sich nicht einfach an einer schnöden Stange, sondern direkt an der längeren Schwinge aus Stahl abstützt. Die sieht dem Original verdammt ähnlich, ist aber ungefedert und zwölf Zentimeter länger. Denn: Wheelies, das war klar, sind für die Show zwar ganz nett, aber machen dich langsam. Mit vielen kleinen Modifikationen und der neuen Schwinge sollte alles nach Plan laufen.

Das Ideal eines leichten Sprinters vor dem geistigen Auge, wurden sogar die Schraubenköpfe auf der Drehbank erleichtert. Denn langsam dämmerte es dem Team, auf welche Aufgabe sie sich eingelassen hatten: Das Starterfeld des International Sprints war beeindruckend aufgestellt. In den Sätteln Profi-Racer wie Carl Fogarty oder Conor Cummins, Werks-Umbauten, technische Schmankerl wie Turbolader oder Lachgaseinspritzung, wahre PS-Monster waren angekündigt. Sollte also Shiny Harry nur Kanonenfutter für die Industrie werden, die mit nicht enden wollenden Budgets und unbegrenzten Möglichkeiten in der Lage ist, das teure Material möglichst flott die Achtelmeile hinaufzutreiben? Die Ungewissheit motivierte die Jungs, statt sie zu zermürben. Sie investierten Arbeitsstunden statt Konzernknete. Und es klappte. In der Nacht von Donnerstag auf Freitag, dem Tag, an dem es am Glemseck losging, schrie der Motor zum ersten Mal in die Stille der Berliner Nacht. Wenige Stunden später gondelte er bereits im Transporter gen Süden. Probefahrt? Keine Zeit.

Shiny Harry war beim Glemseck 101 nur eines unter Tausenden, oft grandiosen, manchmal aber auch fast unerträglichen Bikes. Doch der rohe Engländer mit japanischem Herz stach aus der Masse hervor. Das Publikum fragte sich, warum die Berliner mit dieser speziellen, aber scheinbar unfertigen Maschine an den Start gingen. Schließlich sei da gar kein Tank drauf. Die Verkleidung fehle. Und wozu sind diese Alustreben am Heck montiert? Das Konzept der drei schien aufzugehen: Kaum jemand erkannte auf den ersten Blick den kunstvoll geschweißten Tank hinterm Lenkkopf, der mit knapp 1,5 Litern allemal für das Beschleunigungsduell genügen würde. Nur wenige verstanden sofort den minimalistischen Ansatz. Erst mit der Zeit fiel der Hammer: Ein effizienter 4-2-1-Schüle-Auspuff, klassische Magura-Stummel, Push Bars statt Anlasser, der anbetungswürdige Killschalter von Pingel – ein feines Teil aus der US-Dragster-Szene. Shiny Harry hatte nicht vordergründig und offensichtlich, sondern klammheimlich durch die Hintertür das Interesse des Publikums erregt. Trotz Leichtgewichtigkeit als oberste Maxime war das Ding mit den vielen Details beim 101 ein visueller Knaller.

Ob Shiny Harry allerdings auch auf der Achtelmeile halten könnte, was die schräge Optik versprach, war sogar für die Erbauer fraglich. Als absoluter Underdog, mit unbekannter Leistung, keinem Kilometer auf der Uhr und respekteinflößenden Gegnern war der Ausgang des International Sprints mehr als ungewiss. Felix selbst saß mit Jeans und Jethelm ganz lässig auf dem Hobel, als sich die karierte Flagge das erste Mal hob. Nach wenigen Sekunden, ohne spektakulären Burnout, hüpfendes Vorderrad oder lärmenden Auspuff, stach er knapp als Erster über die Ziellinie.

Push it real good: Felix und Martien fiebern am Start

Maximale Effizienz. Martien und Marvin am Start konnten den Sieg in 201,17 Metern Entfernung kaum fassen.

Felix hatte dank des Sieges im ersten Lauf die Chance auf einen zweiten Turn. Und lieferte weiter ab. Immer wieder. Vor 20 Jahren fuhr er mal mit einer Buell S1 Lightning ein paar Sprintrennen. Offensichtlich hatte er das optimale Zusammenspiel von Kupplungshebel, Gasstellung und Popometer nicht verlernt. Der 165 Kilogramm leichte Shiny Harry trotzte selbst den stärksten Gegnern. Superbike-Legende Carl Fogarty, beileibe kein Kind von Traurigkeit, scheiterte mit seiner vollverkleideten Werks-Triumph und sattem Turbo-Boost genauso am Berliner Blitz wie Suzukis Fat Mile. Auch fette Ducatis, BMWs oder Profi-Racer schieden aus dem Sprint aus. Zur eigenen Überraschung und der des Publikums standen Shiny Harry und seine Herrchen am Ende als Sieger fest. Der Underdog hatte sich als ziemlich bissig erwiesen.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Sven Wedemeyer

DAS DREAM-TEAM

Dieses Trio macht schon länger gemeinsame Sache. Mit dem Label Berham Customs hat sich Autodidakt Martien den Traum einer Motorrad-Manufaktur erfüllt, in der er Kundenwünsche und seine Ideale in Einklang bringt. Felix ist Profischrauber und betreibt in Berlin seit Jahren eine freie Werkstatt. Marvin aus dem Westfälischen ist ein wahrer Metallmagier und formt aus Alu und Stahl echte Kunstwerke. Zusammen sind sie (fast) unschlagbar.

berham.com; kraftradwerkstatt.de; unique-motorcycles.com

Dynamisches Trio – Marvin, Felix und Martien