

erstellt: 05.10.2016

Customizing zwischen Werksoption und Einzelstück

O-Ton: Christian Pingitzer, Leiter Marketing BMW Motorrad Heritage und Custom, Bayerische Motorenwerke AG, 80809 München;

Peter Hasenfuss, Rubymax, Zweirad-Technik H. J. Rubert, 42107 Wuppertal

Länge: 3:09 (divers kürzbar)

Autor: Harald Schönfelder

Info: Customizing ist einer der lange anhaltenden Trends in der Motorrad-Szene. Seit er sich mit dem Retro-Trend gepaart hat, blüht das Pflänzlein besonders gut. So gut, dass inzwischen auch die Motorradhersteller selber in das Geschäft mit den Individualisierungen einsteigen. BMW ist dabei ein Beispiel, die Wuppertaler Customizer von Rubymax bilden das Gegenbeispiel.

Anmoderation: Ein Motorrad von der Stange? Wie langweilig, schließlich lassen sich die Räder auch modifizieren. Customizing heißt der Trend, der seit etlichen Jahren aus Großserienfahrzeugen Einzelstücke macht. Unser Messereporter hat sich auf der Internot danach umgesehen. Schließlich haben die Customizer in der Koelnmesse eine eigene Halle bekommen.

Beitragstext: O-Ton

Das macht Rubymax, die Wuppertaler Firma von Peter Hasenfuss, seit 1992. Sie verkauft Umbauteile und baut auch selber um. Davon zeugen die recht retro aussehenden Yamaha-Umbauten an seinem Stand, wobei die neon-modern gestylte Maschine, die dort auch steht, eher die Regel bestätigt. Bei den meisten Customizern weist das Design in die Vergangenheit.

O-Ton

An diesem Markt kommen auch die Serienhersteller nicht mehr vorbei. Viele von ihnen haben inzwischen auch einen kleinen Showroom in der Custom-Halle. Yamaha nennt die eigene Serie "Yard built", BMW ist auch dabei und bietet Teile und Umbauten beim Händler an. Christian Pignitzer, Marketingleiter für die BMW Heritage-Modelle, hebt dabei die nineT-Baureihe hervor, die in Teilen modular gebaut ist.

O-Ton

Das sind aber nur die einfachen Arbeiten. Die Designer haben weitergedacht und einige Teile einfach entfernbar gebaut, so dass kundige Schrauber oder Werkstätten es einfach haben.

O-Ton

So entstehen aus modernen Motorrädern Maschinen, mit denen sich Profis in den 60-er und 70-er Jahren ohne groß aufzufallen auf den Rennstrecken hätten tummeln können. Spätestens beim Gasgeben wäre das aber vorbei gewesen, denn Technik und Motor sind natürlich auf heutigem Stand. Das gilt auch für die straßentauglichen Umbauten der Customizing-Werkstätten. Die müssen schließlich alle durch den TÜV. Eine wirkliche Konkurrenz sieht Peter Hasenfuss im Einstieg der großen Konzerne nicht.

O-Ton

Und wenn es wirklich mal was Exotisches sein soll, dann weiß er, dass es das gibt. Denn Karosserieteile in Kleinserien pressen lassen, exotische Einzellösungen entwerfen und das noch TÜV-sicher, das kann den Preis eines Motorrads von der Stange leicht verdoppeln.
Harald Schönfelder, Redaktion ... Köln

zum Beitrag gehörende mp3-Dateien:

vertont: Intermot_16_Customizing_zwischen_Einzelbau_und_Serie_BTR.mp3

nur O-Töne:

Intermot_16_Customizing_zwischen_Einzelbau_und_Serie_BTR_unvertont.mp3