



• **Noch edler:**
Neue Horex VR 6

• **Mehr Monster:**
Ducati M 1200 R

• **Zweitakt-Traum:**
Suter MMX 500



SUZUKI
SV 650

Youngtimer-Tipp

GUZZI AMO



Radical-Guzzi Ristretto
Mehr Motor als Rad



Reine Lehre: **Ducati Scrambler & Umbauten**



Dreirad-Wahnsinn:
Gunnars BSA-Gespann

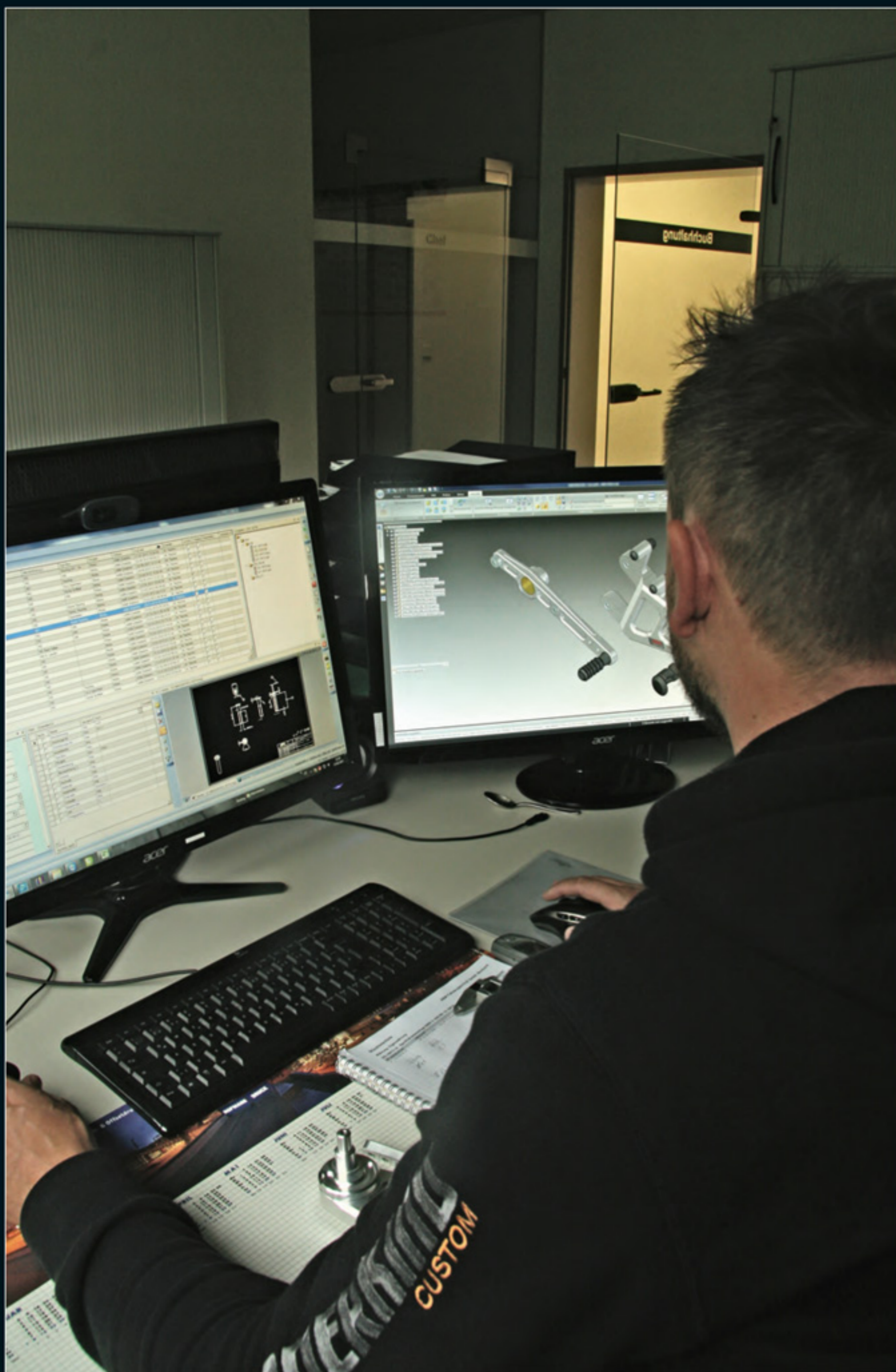


Italo-Revival:
SWM Einzylinder

PASSEND GEMACHT

TEXT: MATZE HEPPER
FOTOS: HEPPER, WERK

Ergonomic Style heißt es beim badischen CNC-Spezialisten ABM. Ganze Aluminium-Blöcke werden wild zerspannt und zu einstellbaren Hebeln, Rasten und Lenkerböcken, aber auch zu schönen Gabelbrücken oder Ausgleichsbehältern



Von der Idee bis zum fertigen Produkt. Bei AMB wird selbst entwickelt und produziert

Es sieht aus wie in einem fitzigen englischen Landschaftspark. Klein in klein stapeln sich die unterschiedlichsten Grüntöne in überbordender Fülle aufeinander. Hier platzt die Natur fast aus den Nähten. Alles wuchert, als wüchse es in einem überdimensionalen Treibhaus. Tja, über Baden lacht eben die Sonne. Und die Gegend rund um den Kaiserstuhl gehört zu den wärmsten in ganz Deutschland. Heute nicht. Heute regnet es. Und warm ist es auch nicht. Dafür verleihen die vom Himmel hängenden Bindfäden der Landschaft etwas mystisches.

Breisach ist der Sitz der Firma ABM, Arthur Berthold Munz, Fahrzeugtechnik GmbH, und hier wird CNC-gesteuert gefräst, dass die Späne nur so spritzen. Einstellbare Fahrzeugkomponenten – darauf liegt hier das Hauptaugenmerk.

Anfangen hat alles mit Arthur Munz und der Fertigung von Sportfußrasten-Anlagen und anderem Zubehör für Motorräder. 1989 stieß sein Vetter Jürgen Mehlhorn unverhofft zur Firma. Der war bis dato als Fahrzeugingenieur in der Sportabteilung des Eisenacher Wartburg-Werkes beschäftigt und viel im Ausland unterwegs – mit Reisepass. Den nutzte er, um aus der Anfang des Jahres noch geschlossenen DDR über Tschechien und Jugoslawien nach Österreich zu reisen. Zurück ließ er eine nichtsahnende Familie, die von Stasi und Kriminalpolizei in die Mangel genommen wurde. Aber auch seine Werkstatt, in der er an Motoren für den MC Eisenach getüftelt und getuned hatte.

Über die reichhaltige Ausstattung der heiligen Hallen freute sich sein Sohn Christian, dessen Simson S50 bald zu den schnellsten im Umkreis zählte. Später gab es eine SR 51, mit der es nach Ruhla ging, wo heute noch Simson-Cross-Rennen aus-



Das neue Firmengebäude unter der badischen Sonne teilt sich ABM mit Spiegler Bremstechnik



Das Team von ABM konstruiert, baut Prototypen sowie Kleinserien für den Renneinsatz und montiert ergonomisches Zubehör

getragen werden. Nach dem Fall der Mauer war auch die Familie schnell wieder vereint.

In Breisach wurde dann die erste computergesteuerte Bearbeitungsmaschine (CNC, Computerized Numerical Control) angeschafft und Jürgen Mehlhorn zum Geschäftsführer ernannt. Nun purzelten in Windeseile fertige Teilchen aus der Maschine. Trotzdem wurden die Bohrungen der gusseisernen Bremscheiben noch von Hand angesent (entgratet), nicht zuletzt der hausinternen Meisterschaft wegen. Sohn Christian, nach Schulende fleißig am Polieren der Stücke, war über die völlige Disziplinlosigkeit in der Klasse erstaunt. Ebenso über seine schlechte Noten in Deutsch – zu sehr unterschied sich die russische von der westlichen Ansicht einer Gedichtinterpretation.

ABM fertigte in den neunziger Jahren vor allem Bremscheiben, Lenker und ganze Superbike-Umbauten. Die Zeit der Streetfighter begann. Auf den Messen in ganz Deutschland standen die Kunden Schlange, kauften, was es zu kaufen gab. Und das am Tapeziertisch. Man individualisierte seine Bandit, FZR oder Gixxer und machte sie zum heißen Eisen für die Landstraße. Jürgen Mehlhorn, ein Macher und Tüftler, kam kaum noch mit der Produktion hinterher. Es war ein ehrliches Geschäft und eine gute Zeit für Käufer und Verkäufer. Die Ware wurde in Deutschland erdacht und gemacht, hatte ihren Preis, und der wurde bezahlt. Mittlerweile liefen mehrere CNC-Maschinen, und rund die Hälfte fertigte man allein für Spiegler Bremstechnik.

Einmal mehr öffneten sich die Grenzen – diesmal war dies nicht den Umständen oder Demonstrationen geschuldet, sondern dem Internet. Motorradfahrer konnten sich Zubehöerteile aus praktisch jedem



Bei der Tagra Flex-Anlage lassen sich die Rasten stufenlos einstellen, eine Schaltungumkehrung ist möglich



Fast alles selbstgemacht, nur Überkapazitäten gehen nach Bosnien. Dort fertigt ein früherer Mitarbeiter nach badischen Toleranzen

Winkel der Erde kaufen, für Motorräder, die der jeweilige Hersteller dieser Teile nie zu Gesicht bekommen hatte. Die Preise waren bahnbrechend, ebenso die Qualität. Aber das war egal, denn Geiz war geil. Selbst wenn die bestellten Teile allenfalls Schrottwert hatten – es war ja so billig. Bei ABM entschloss man sich, die angeschlagene Firma Spiegler zu kaufen, aber als eigenständige Marke weiterlaufen zu lassen. Praktisch über Nacht wuchs das Produktportfolio ins Uferlose. Die beiden Firmen vermischten sich und waren in den Köpfen der Kunden und Händler bald eins. Mit allen Vor- und Nachteilen. Leider überwogen mit der Zeit die Nachteile. Außenstehende wünschten sich eine klarere Identität. Christian löste seinen Vater ab und suchte nach einem Ausweg aus der vertrieblichen Sackgasse, in der sich beide Unternehmen nun befanden.

Beflügelt vom zunehmenden Erfolg Harley-Davidsons, schuf man unter der Marke „Wunderkind-Custom“ ein Zubehörprogramm mit eigenem Design. Rein optische Veränderungen finden sich hier genauso wie technische. Denn darin ist ABM ja stark, vor allem auf die Anpassung für ergonomischen Belange der Fahrer. Dies, so der neue Chef, ist die Kernkompetenz seiner Firma. Quasi die Ungleichmäßigkeiten der Fahrer auszugleichen. Im Zuge der Rückbesinnung wurde Spiegler verkauft und in Detlef Achterberg ein neuer Vertriebsleiter verpflichtet. Der ist bestens mit den Gepflogenheiten der Szene vertraut und möchte mit ABM dem Motorradhändler einen Zube-

hörlieferanten an die Hand geben, der ordentliches Material parat hat. Technisch durchdacht, funktional und auf die Anforderungen der heutigen Motorräder und Kunden zugeschnitten. Denn die haben sich stark verändert. So finden sich bereits an vielen Serienmotorrädern ergonomische Einstellmöglichkeiten.

Andererseits macht der technische Fortschritt im Fahrzeugbau den Hobbyschrauber oft arbeitslos. Denn die Integration eines Zubehörshebels ins ABS-System und dem damit verbundenen Entlüften der Bremse überfordert einen schnell. Nicht umsonst soll laut Hersteller dies dem Fachhändler überlassen werden. Auch die Eingliederung eines elektronischen Zubehörs ins bordeigene System ist so eine Sache. Und natürlich der Wandel bei den Motorradfahrern selbst. Heute stellt ABM seine Anbauanleitungen auf IKEA-Standard um, da viele Kunden mit der ausufernden Technik ihre liebe Not haben – geschweige denn das passende Werkzeug.

Neben Ergonomie und Optik arbeitet man in Breisach auch stark an technischem Zubehör. Momentan an der neuen 300er-Rennserie, die 2017 als WM-Einstieg neben Superbike und Supersport angedacht ist. □

Kontakt-Adresse:
ABM Fahrzeugtechnik GmbH
 Christian Mehlhorn
 Krummholzstraße 5
 79206 Breisach
 Telefon (07667) 9446-25
 Web: www.ab-m.de

Die Syto Evo-Hebel lassen sich in der Griffweite sechsfach einstellen und für den Renn-einsatz um zwei Zentimeter kürzen



Aus dem Vollen. Gefräst wird mit Vorliebe in Alu, bis der Spankübel platzt



Selbst schwierige Formen und filigrane Teile packt die CNC-Maschine locker



Später wird die Brücke leichter und stabiler als das Original



Christian Mehlhorn übernahm 2010 die Firma seines Vaters und bastelt bis heute gerne an Motorrädern. Aktuell an R NineT



Detlef Achterberg kommt aus der „Customizing“-Szene und lenkt den Vertrieb bei ABM seit einem Jahr in die richtigen Bahnen



Halb so groß scheint der Prototyp eines Bremssattels für die neue 300er-Klasse



Der Multi Clip lässt sich in Höhe bis zu 70, in der Kröpfung bis zu 40 Millimeter einstellen