

Firmenfahrzeug und Inspirationsquelle. Für Heiko Hoepfinger ist seine Kawasaki ZX-9R Ninja ideales Bindeglied zwischen Job und Entspannung



KLANG

MASCHINIST



Hohlkörper für Könner:
5-String Basslab-Bass
ohne Bünde



Basslab, der Name klingt nach High-Tech. Und High-Tech steht für Innovation, futuristisches Design, edle Kunststoffe, ausgeklügelte Technik. Bei Einzelanfertigungen ist zusätzlich gewieftes, handwerkliches Know-how gefragt. Basslab ist allerdings keine neue Motorradfirma. Auch auf dem Zubehörmarkt lässt sich das Logo nicht finden. Hier geht es vielmehr um Basslab-Chef Heiko Hoepfinger. Ein 41-jähriger Diplom-Physiker aus Kassel. Der baut ebenso seltsame wie maßgeschneiderte E-Gitarren und besorgt sich manche tief greifende Inspiration im Sattel seiner 900er Kawasaki.

BIKEN IST HARDROCK

Motorräder und E-Gitarren haben viel gemeinsam. Beide müssen für die jeweiligen „Bespieler“ gut in der Hand liegen und beides sind technische Gebilde, die Dynamik, Klänge, aber vor allem Emotionen freisetzen.

Die Adresse von Basslab ist im Kasseler Industriegebiet. Kein Glaspalast, keine Nobel-Villa, kein schallgedämpftes Tonstudio. Sondern ein nüchternes, grau-weiß gestrichenes Firmengebäude, in dem auch Sprach-Seminare veranstaltet werden. Im ersten Stock, gleich links, ist die Tür zu Basslab. Es riecht nach Kunstharz, nach Werkstatt. Schnell sind wir im Thema. Heiko Hoepfinger lässt wissen, erst als Spätberufener im Alter von 28 Jahren vom Motorrad-Bazillus befallen worden zu sein. Davor standen Schule, Abitur, Studium, Musik und noch einmal Musik im Lebensmittelpunkt. ▷

Zwischen Motorrädern und echten Musikinstrumenten liegt manchmal nur ein kleiner Unterschied. Einer, der das ganz genau weiß, ist HEIKO HOEPFINGER. Er baut einzigartige Elektro-Gitarren und fährt eine 9er Kawasaki Ninja

Höpfingers einzigartige Fertigungstechnik erlaubt es, die Gitarrenkörper in nahezu beliebiger Form zu laminieren

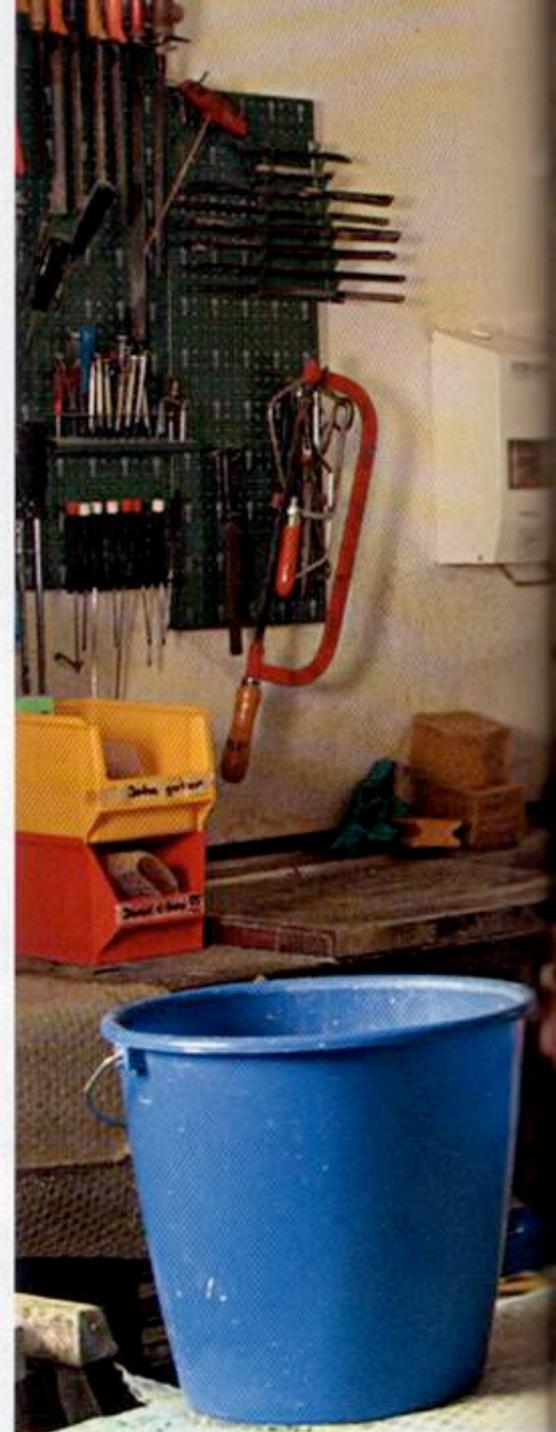
Nach einer Suzuki SP 370 Enduro, einer Suzuki GSX 550 E und einer Yamaha YZF 600 R Thunder Cat folgte 1998 die Kawasaki Ninja ZX-9R. Ein Motorrad, ihm wie auf den Leib geschneidert, so Hoepfinger. Gut neun Jahre schweißen die beiden zusammen, passend zu

seiner Musikrichtung: Hard-Rock und Heavy-Metal.

„Zwischen Motorradfahren und Musik gibt es viele Parallelen. Bob Dylan war begeisterter Motorradfahrer, George Harrison Motorrad-Fan und Busenfreund von Barry Sheene und eine Bikerfete ohne Steppenwolfs ‚Born to be wild‘ ist selbst heute, gut vierzig Jahre nach dem Kultfilm Easy Rider, unvorstellbar“, gibt sich der leidenschaftliche Musiker und Motorradfahrer überzeugt. „Meine 9er Kawa passt exakt zu meinem Musikgeschmack. Sound, Fahrdynamik, Fahrspaß, Sitzposition, alles sehr direkt, fast schon kompromisslos. Ein Bike, das spüren lässt, was unter einem passiert.“

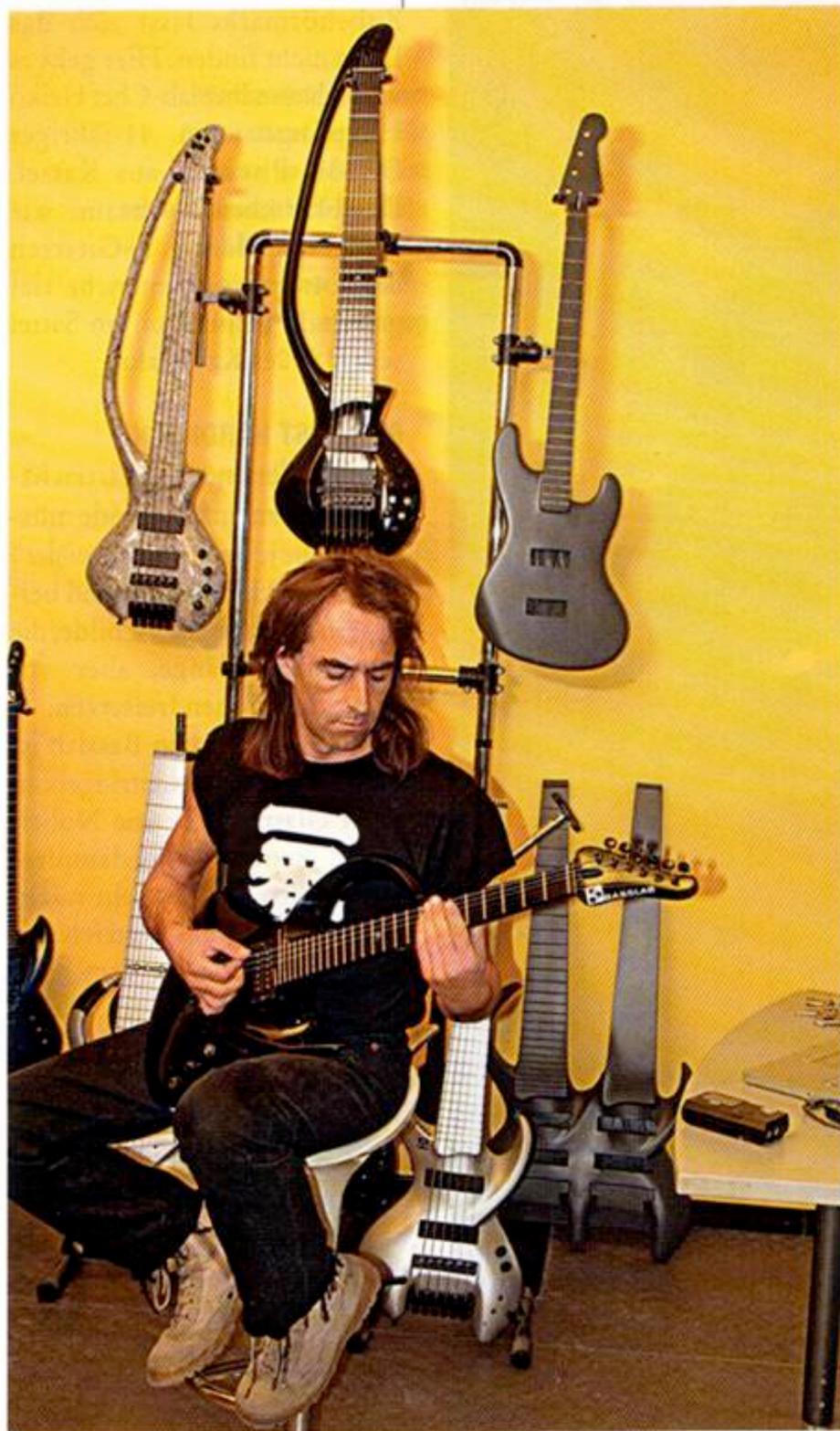
Seine Kawasaki ZX-9R ist das ganze Jahr über angemeldet. Zu Terminen in Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt oder sonst wo hin wird die Ninja genommen. Nur bei Glatteis und Transporten zu Musikmessen bleibt die Grüne, die entsprechend dem Musikgeschmack Heiko Hoepfingers selbstverständlich in der Farbe Schwarz lackiert ist, stehen.

Um das Motorrad kümmert er sich selbst und betont: „Mich interessieren schon seit jeher technische Zusammenhänge. Bei meiner Kawasaki gehört das Analysieren fahrdynamischer Abläufe selbstverständlich auch dazu. Was vor allem auch wegen meines Berufs als Physiker zwangsläufig ist.“

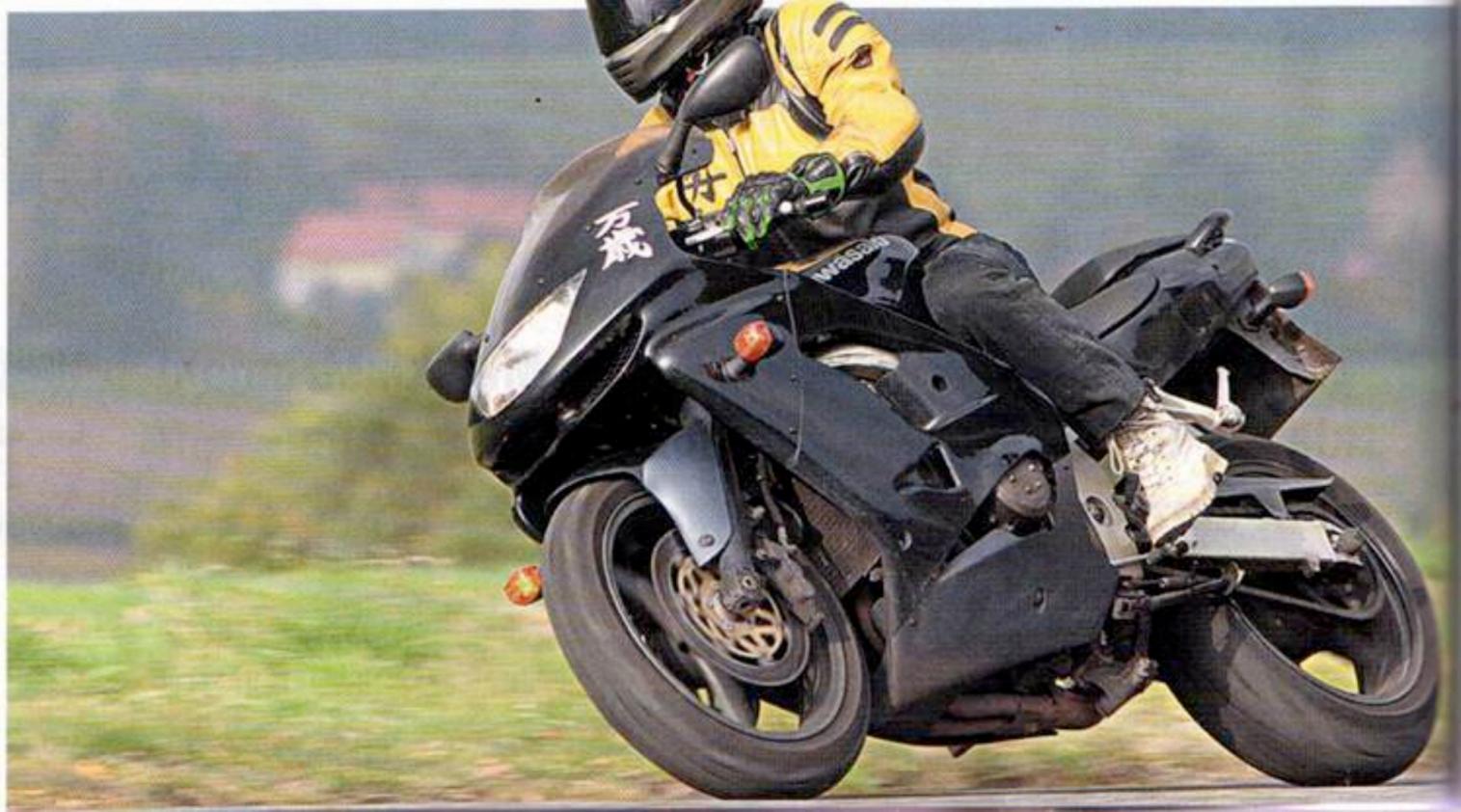


DIE DOKTORARBEIT LIEGT FERTIG IN DER SCHUBLADE

Nach bestandenem Examen Anfang der neunziger Jahre ging der gebürtige Niedersachse gleich an seine Promotionsarbeit zum Thema „Theoretische Nanostrukturuntersuchungen an Batterien- und Brennstoffzellen-Elektroden“. Den Doktor-Titel hätte er längst in der Tasche



Schwarz wie seine Lieblingsmusik: 9er Ninja





Betriebsgeheimnis:
Wie Hoepfinger seine Gitarren ohne Negativformen zustande bringt, verrät er nicht einmal dem Patentamt

gebracht, ständig lernt er neue Leute kennen, ein guter Kontakt zu seiner Musiker-Kundschaft liegt ihm am Herzen und er betont: „Als junger Musiker war Ned Steinberger, einer der ersten Erneuerer im Gitarrenbau, mein großes Vorbild, heute baue ich für ihn die Violinen.“

Das Spektrum seiner Kundschaft reicht derzeit von lokalen Größen wie der Gute-Laune-Kapelle Münchner Freiheit oder der Live Band von Howard Carpendale bis zum Jazzler John Goodsall (Brand X), der Worldmusic eines Michel Alibo oder Analog Pussies Trance-Techno. Und Metal besorgt David Wallimans Glasshammer. Dann liegen Kawa-Sound und Power-Chord auf der Basslab-Gitarre gar nicht so weit auseinander. Aber doch ein bisschen. □

haben können, doch dann kam die Idee mit dem Gitarrenbau dazwischen.

Sein physikalisches und chemisches Know-how hat er sich während seines Studiums bei der Mitentwicklung von Brennstoffzellen für den Hermes-Raumgleiter angeeignet. In einem speziellen Kunstharz wurden die Elektrodenplatten vergossen. Und genau aus diesem Kunstharz entstand 1993 sein erster Bass-Prototyp, seit 1997 gibt es Basslab, und 2001 folgte der erste Auftritt auf einer der großen Fachmessen.

Musikalisch begann Heiko Hoepfingers Karriere als Achtjähriger. Zunächst war es die klassische Gitarre, mit zwölf spielte er bereits E-Gitarre in einer Band, wenig später entdeckte er für sich den Bass. Ein Instrument, das seinen weiteren Lebensweg prägen sollte.

„Lange Zeit galt Holz als klassisches Material zum Bau von Instrumenten. Als Wissenschaftler erlaube ich mir allerdings andere Wege zu gehen. Mit den bei uns weiter entwickelten Kunststoffen und der

speziellen Fertigungsmethode lassen sich alle erdenklichen Bodys herstellen. Wir brauchen weder ein Modell, noch eine Negativform, wir sind auch auf kein Design festgelegt. Es gibt weltweit niemanden außer uns, der so etwas hinbekommt. Dazu kommt der musikalische Reiz, Basslab E-Gitarren bieten eine enorme Klangbreite“, referiert der Firmenchef.

Er reicht mir eine E-Gitarre, ich staune über das geringe Gewicht. Die Wandstärke des Hohlkörpers beträgt im Schnitt nur zwischen drei bis fünf Millimeter. Mich interessiert natürlich die Fertigungsmethode, doch Hoepfinger lacht, als hätte ich ihn gefragt, ob er mir nicht kurz seine Haarbürste leihen könnte: „Das ist unser Betriebsgeheimnis. In der Verfahrensweise steckt jahrelange Entwicklungsarbeit. Dazu muss man genau wissen, welche Harze und welche Karbon-, Aramid- oder Glas-Fasern oder welche anderen Mischkomponenten überhaupt geeignet sind.“

Mein erster Eindruck bestätigt sich. Genauso gut könnte

ich auch in einem kleinen italienischen Spezialbetrieb sitzen, in dem gerade an einer Kohlefaser-Airbox für die 2008er MotoGP-Werksmaschine von Ducati experimentiert wird.

„Ein guter Vergleich“, gibt mir der Gitarrenbauer Recht. „Für einen Mitarbeiter haben wir gerade ein Drum-Set gebaut. Aber auch Renn-Spoiler, Radabdeckungen, Verkleidungsteile, Sitzbänke und vieles mehr würden sich problemlos herstellen lassen. Wofür sich unser Verfahren allerdings bis jetzt nicht eignet, ist eine Massenproduktion. Alle Arbeitsgänge sind reine Handarbeit. Und wenn jemand meint, unsere Gitarren seien ja nur aus ‚Plastik‘ und dürften daher nicht viel kosten, so irrt dieser gewaltig. Im Vergleich zu Holz ist das Basismaterial gut zehnmal teurer und der Zeitaufwand für die Herstellung ist ebenfalls erheblich größer.“

Musik, Instrumentenbau und Motorrad fahren, für Heiko Hoepfinger längst mehr als nur die glückliche Verknüpfung von Hobby und Leidenschaft. Sein Beruf hat ihn um die halbe Welt

Kontakt: www.basslab.de



Gebaut wie die Airbox der Werks-Ducati und ähnlich in der Funktion. Material und Form bestimmen Klang und Power der Gitarre