

# IRON ACID

Schwedische und amerikanische Langgabler gehen Stephan Simon jahrzehntelang nicht aus dem Kopf. 2015 baut er schließlich seinen Chopper mit VG-Rahmen und einer legendären Harman-Gabel



Ja sicher, er hatte schon mal was von den Choppern in Schweden gehört. Und klar, für ihn war das auch der Grund, weshalb er nach Norden durchstartete. Dass es ihn dann allerdings so extrem erwischen würde, war nicht vorherzusehen. Wie im Rausch fährt er von Händler zu Händler, von Showroom zu Showroom. Auch die Chopper, die er auf schwedischen Treffen sieht, blasen ihm regelrecht den Verstand weg. „Seit jener Zeit war klar, dass mir so ein langgabeliges Teil irgendwann unter meinem Arsch kleben muss“, resümiert Simon 2015 auf meinem Custom-&-Classic-Fest. Als er damals aber nach Deutschland zurückkommt, trifft ihn die Ernüchterung hart. Hier muss er sich ja dem extrem drosselnden Diktat des TÜV beugen

und so rollen von Simons Hebebühnen in der Metropolregion Rhein-Neckar schließlich eher kürzere Chopper und vor allem Bare-Essential-Bikes. Dieser Lowrider-Stil, heute würde man sicherlich Bobber dazu sagen, hat sich speziell im TÜV-gegängelten Deutschland herausgebildet.

Anfang der Neunziger hat Simons damaliger Hog-Shop-Geschäftspartner seine Schwedenchopperträume wahr gemacht, während Simon selbst noch in der Findungsphase steckt. Er fertigt Hightech-Geräte an, baut Bikes mit ultraleichten Komponenten und mit leistungssteigerten Motoren. Aber der Gedanke an einen wirklich langen Chopper lässt ihn nicht los. Seine Ideen entwickeln sich sukzessive um das, was einst von John Harman in Kalifornien entwickelt und erschaffen worden war.







*Unique: Simon baut ganz spezielle 2-in-4-Auspuffrohre und führt sie im Winkel der unteren Rahmenrohre des Starrrahmens nach oben*

„... diese Harman-Storys haben bei mir immer wieder heftige Endorphin-Ausschüttungen verursacht.“



*Stopper: Während an den meisten Harman-Frontends bremsenlose Radnaben eingebaut sind, adaptiert der deutsche Customizer eine schmale japanische Duplexbremse*

„Zunächst ging es mir ja hauptsächlich um die hubraumgesteigerten V2-Triebwerke von Harman, der ja als Vorreiter vieler Ideen in Sachen Big-Bore-Motoren gilt. Der hatte eigene Zylinder, eigene Köpfe im Shovelhead-Stil, zwei Vergaser mit offenen Ansaugtrichtern ...“, spricht Stephan Simon voller Achtung von den Werken seines Idols.

„... diese Harman-Storys haben bei mir immer wieder heftige Endorphin-Ausschüttungen verursacht.“ In den folgenden Jahren und während weiterer Reisen nach Schweden bekommt Simons alte Langgabelsehnsucht immer wieder Oberwasser. Als dann Jesse James' Film „History of the Chopper“ 2007 im Discovery Channel läuft, wird Simons Fokus neu ausgerichtet. Nach dem dort

gezeigten Interview mit Bill Holland und den alten Filmausschnitten, die Harman, Holland und deren Kumpel auf ihren Choppern zeigen, ist Simon wie versessen auf so eine lange Harman-Girdergabel mit der speziellen, fast unsichtbaren Federung. „Im Jahr 2008 gelang es mir, ein Exemplar von 1970 in Kalifornien über E-Bay zu ersteigern.“ Was er damals dann vom Zoll abholen kann, ist optisch ziemlich heruntergekommen. Stellenweise sieht der Chrom aus, als sei er von Säure angefressen, aber die Stilrichtung seines neuen Choppers ist damit glasklar vorgegeben: 70er-Jahre-Stil – rau, hart, geil ... basta!

Seit seinen Zeiten beim Hog Shop in Heddesheim hat Simon allerbeste Kontakte zu Guus Hoogland von VG Motorcycle in den Niederlanden. Als die zu

verbauenden Felgengrößen feststehen – vorn 1.85 x 18“, hinten 3.00 x 16“ –, ist die benötigte Geometrie des Rahmens und des Lenkkopfs für den Einbau der Harman-Girder schnell errechnet. Also baut Guus – er leidet am gleichen Chopper-Virus wie wir – einen passenden gestreckten Rahmen mit angedeutetem Goo-seneck, der das Ganze zu einem brutal langen Chopper werden lässt.

Die Technikseite ist hingegen eher ein Klacks. In Sachen Antrieb kommt nur ein Shovelhead in Frage. Da das alte originale Gehäuse nur mit viel Aufwand zu retten gewesen wäre, stammt das Kurbelgehäuse jetzt von S&S. Kurbelwelle, Zylinder und Köpfe aber bleiben, bei Simon komplett revidiert, die originalen Harley-Teile.

„Bei einem solchen Gerät gibt es keine Alternative zu Fußkupplung und Handschaltung“, streut Simon ein, der mit der Honda-Trommelbremse im Vorderrad einen Kompromiss an die Straßenverkehrstauglichkeit eingeht. „Die 2-in-4-flutige Auspuffanlage habe ich selbst gebaut, ich hatte einfach ein bisschen zu viel Stahlrohr herumliegen. Tank, Fender, die Rasten und Fußhebel, die obligate Sissybar, die hintere Bremse und noch unzählige Kleinteile mehr, entstanden ebenfalls hier in unserer Werkstatt. Und um einen King-&-Queen-Sitz führt bei einem solchen Long-and-low-Chopper eh kein Weg vorbei.“

Tja, und dann ist da noch die Sache mit dem Lack. Der Name des Choppers steht ja schon relativ früh fest. Mittlerweile ist sogar schon der Motor mit Acid, sprich Säure



"... I said god damn, god damn, the pusherman!

Steppenwolf

behandelt. Kunden und Bekannte sprechen ihn darauf an. Auch auf die Tatsache, dass Acid als Pseudonym für die Droge LSD steht. „Ja“, dachte sich Simon, „warum die Sache nicht noch weiterspinnen. In der Blütezeit des Chopper-Baus waren Drogen in Kalifornien ja weit verbreitet.“ Gerade LSD, das dich zwar zu einem sabbernden und kichernden Wrack macht, aber deine Umwelt wie verzaubert erscheinen lassen kann. Viele Konsumenten sprechen von einer total veränderten Wahrnehmung und bizarren Farben. Simon kommt zu dem Schluss, dass er einen komplett abgedrehten Hippie-Lack in psychedelisch weggebeamtem grellem Metallflacke auf die Rahmen und Blechteile aufgetragen haben muss. Nur der Rost an manchen Stellen der alten Harman-Girder will jetzt nicht mehr dazu passen. Für die Umsetzung seiner Lackideen entscheidet sich Simon für Chiko's Pinstriping in Pforzheim, wo die Gabel dann gleich in die farbliche Gestaltung mit einbezogen wird. Rechts und links auf dem Öltank zitiert Chiko sogar die beiden ersten Strophen des Steppenwolf-Songs „The Pusher“ aus dem Film Easy Rider. „Seinen und meinen kranken Ideen verdanken wir das irre Outfit der Kiste“, setzt der stolze Besitzer die Arbeit Chikos ins rechte Licht.

Stephan Simon, der heute unter dem Namen Simon's Custom in Viernheim agiert, hatte auf die gesamte Breite seines vorherigen Ladens, SWC in Mannheim, den Spruch „Save the Choppers“ sprühen lassen. Damit ist er einer der ersten deutschen Supporter unseres Gospels.

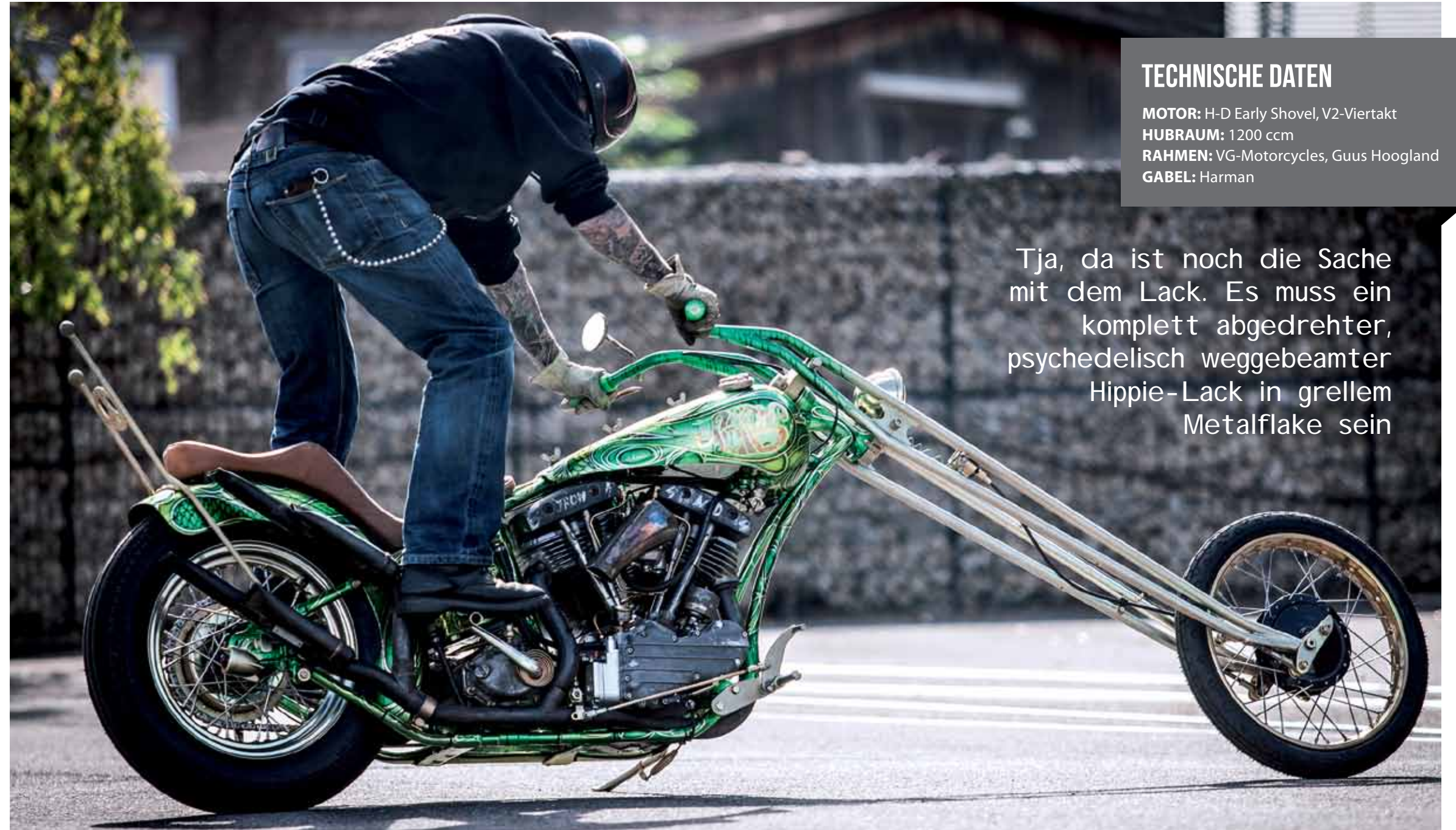
„Jedes Mal, wenn ich meine Iron Acid sehe“, lässt mich Simon vor seiner Heimfahrt wissen, „klingelt's im Stammhirn und ich habe Melodie und Worte aus dem Steppenwolf-Kultsong aufgerufen: ... I said god damn, god damn, the pusherman!“



*Vorschrift: Der zwischen den Gabelrohren platzierte Geschwindigkeitsmesser bringt einen Hauch mehr Legalität an den Chopper*



*Textpassagen aus dem Steppenwolf-Kultsong „The Pusher“ finden sich an diversen Stellen in der Lackierung von Chiko's integriert*



## TECHNISCHE DATEN

**MOTOR:** H-D Early Shovel, V2-Viertakt

**HUBRAUM:** 1200 ccm

**RAHMEN:** VG-Motorcycles, Guus Hoogland

**GABEL:** Harman

Tja, da ist noch die Sache mit dem Lack. Es muss ein komplett abgedrehter, psychedelisch weggebeamter Hippie-Lack in grellem Metallflacke sein