



SIMON SAYS: SAVE THE CHOPPERS

Wir befinden uns im Jahr 16 nach Easy Rider. Helmut Kohl ist seit 1982 Kanzler der Bundesrepublik, als erster Deutscher gewinnt der 17-jährige Boris Becker das Grand-Slam-Turnier in Wimbledon, Niki Lauda erklärt seinen endgültigen Rücktritt vom Motorrennsport ... und Stephan »Seimen« Simon treibt seine Panhead über Europas Straßen

HORST HEILER (TEXT), S. SIMON, P. ARNOLD, ARCHIV (FOTOS)

Noch Mitte der achtziger Jahre fahren deutsche Biker überwiegend auf Japanern. Simon zählt zu den Ausnahmen. Eine Norwegentour auf einer Yammy ließ ihn früh in Richtung Harley-Davidson umdenken. Zunächst ist es eine Shovel, eine Superglide, die ihn im Urlaub nach Schweden trägt. Einen Führerschein fürs Auto? Den hat er noch nicht gemacht. Im Alter von zweiundzwanzig wird die starre Panhead sein daily Rider.

Wir sprechen von einer Zeit, in der hiesige Chopperfreunde neue Ziele vor Augen haben und sich jetzt eine gebrauchte Harley kaufen, um ihre aufgemotzten Japaner, ihre Chrom-, Airbrush- und Metallflake-Lack-Orgien weitgehend hinter sich zu lassen. Für solch extrem farbliche Ausstattung finden sich zwar noch genügend Kunden, doch die Profis selbst halten davon nun zunehmend Distanz. Schwedische Chopperbauer sind es, die die ersten Schneiden in die verkrustet scheinenden Strukturen schlagen. Obwohl dies noch junge Strukturen sind, die Chopperbauern wie AME gerade erst mit dem TÜV ausgehandelt haben. Die Schweden haben ihre Chopper in über fünfzehn Jahren ohne TÜV-Gängeleien entwickelt, und einige bringen jetzt ihre langgabeligen Mopeds hier in Deutschland auf die ersten Car- und Bikeshows. Sie zeigen auch einem breiten Publikum, wo die neuen Impulse

herkommen. Der Trend zeigt eindeutig auf einfarbig lackierte Bikes und zu mehr sichtbarer Technik. Stephan, der im Saarland an der Grenze zu Frankreich aufwuchs, aber nun im Raum Mannheim lebt, kennt das schon von seinen Schwedentouren. Die »Hot Wheels Presentation«-Customshows zeigen ihm solche Schwedenbikes nun auch in der alten Mannheimer Maimarkthalle. Noch sind Custombikes vor allem Chopper. Diverse umgebaute BMWs, die BSA von Brösels Bruder Andy und auch vereinzelt Harleys demonstrieren das auf dieser Show eindeutig. Doch hier in Deutschland werden lange Gabeln bald in die gleiche Schublade geschoben wie

Airbrush-Lack und Live-to-ride-Adler-Chromdeckel. Und Chopper, speziell mit japanischen Motoren, sind neuerdings ganz schnell als kitschig abgestempelt. Zudem lassen sich kurze Gabeln und Serienrahmen eben leichter mit der deutschen Zulassungsordnung in Einklang bringen, als extreme Langgabler. Das wird auch an den Bikes der Hardcore-Motorradclubs sichtbar. Bei denen wird es zunehmend Pflicht eine Harley zu fahren. Vor allem bei den großen MCs. Und »Seimen«, wie Stephan Simon wegen seines Nachnamens gerufen wird, kennt sie alle ... seine Harley schafft ihm Zutritt, seine Fähigkeit, Harleys warten und reparieren zu können, bringt Anerkennung.

Simons Panhead: Weil der TÜV Änderungen am Rahmen nicht eintragen wollte, blieb das Fahrwerk beziehungsweise der Winkel des Lenkkopfes unangetastet

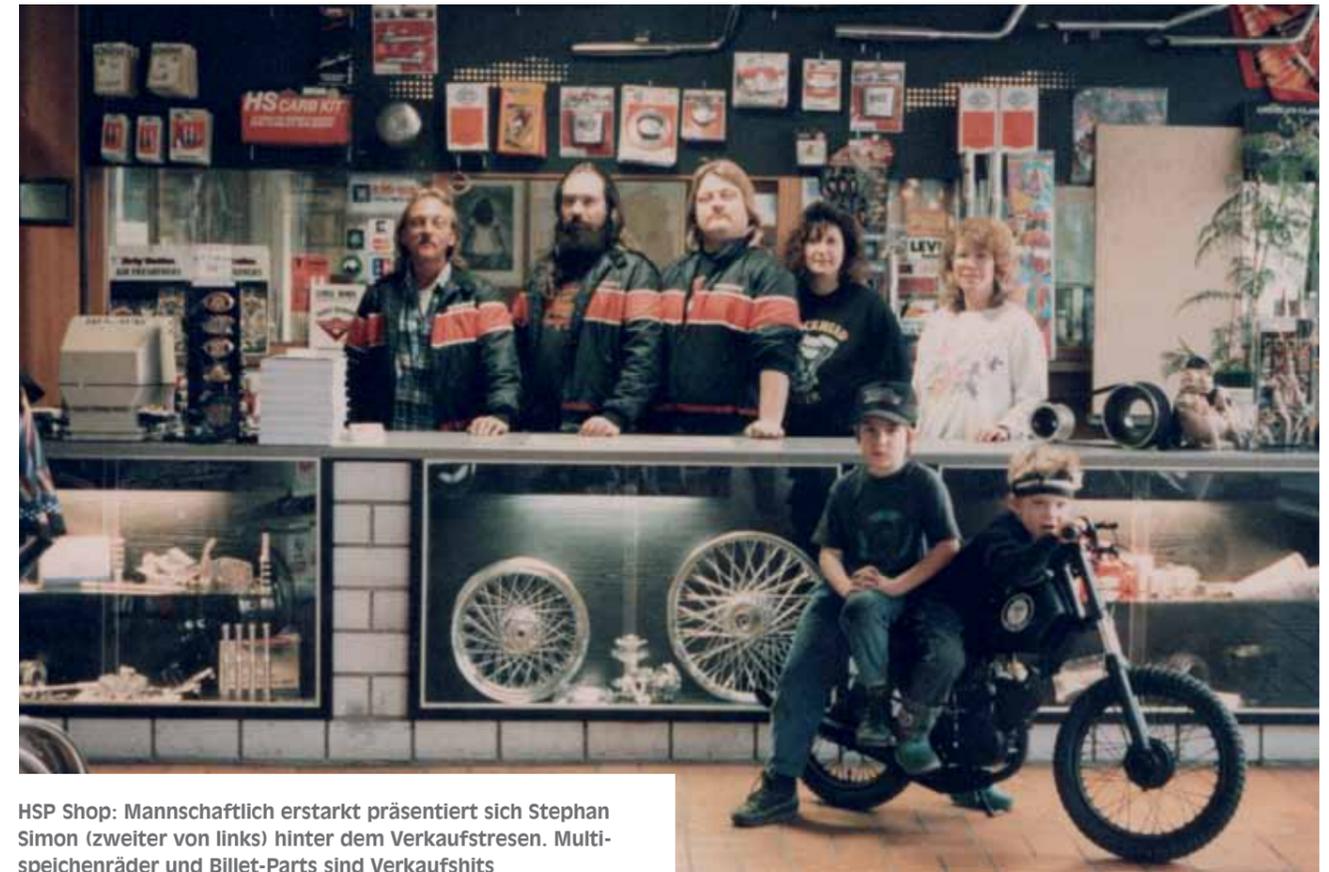


Simon selbst fährt seit 1976 unter den Farben des Skulls MC, beendet dieses Kapitel jedoch nach zehn Jahren. Als Harleyschrauber wechselt er jetzt offiziell ins Profilager, macht eine Werkstatt auf. Zusammen mit Geschäftspartner Manfred Klotz mietet er einen alten Stallkomplex an – in Muckensturm bei Heddesheim. Weil die ehemaligen Pferdeställe beim Ausräumen eher wie ein Saustall aussehen, wird diese Tatsache zur namensbildenden Legende. Der Name »HD Hog Shop« passt also im doppelten Sinne. Legitimiert die Nähe zu Heidelberg, mit Autokennzeichen HD, die beiden vielleicht auch, diese zwei Buchstaben nutzen zu dürfen ...? Eine Frage, die zunächst noch unbeantwortet bleibt. Das Geschäft läuft glänzend, nicht zuletzt weil die »Hog Shop«-Betreiber – wie unzählige andere inoffizielle Harley-Läden auch – gebrauchte Harleys aus den USA holen. Neben dem Verkauf dieser Bikes sind Reparaturen Tagesgeschäft. Aber viele Neu-

kunden wollen gleich auch ihr Wunsch-Custombike aus so einer gebrauchten Harley aufgebaut haben. Zusätzlich gibt's in Muckensturm noch Verbesserungen an alten H-D-Motoren, wie beispielsweise der Umbau auf Timken-Kegelrollenlager. Hier arbeiten die Jungs eng mit Tom's Bike Service in Bayern zusammen. Noch immer sind alte originale Starrrahmen zu haben, aber langsam zeichnet es sich ab, dass die ungefederten Harley-Davidson-Rohrgestelle nicht unendlich verfügbar sein werden. Simon, den seine Fahrten schon früh nach Schweden geführt hatten, erinnert sich an die dort Verwendung findenden »Schwedenrahmen«, nachgebaut im alten H-D Serienlook. Als er im Winter 1990 davon hört, dass »Aaron Motorcycle Products« die Herstellung solcher Rahmen einstellen will, schreibt er kurzerhand an Aaron und kauft darauf – zusammen mit Vince und Guus aus den Niederlanden – alle Formen und Bearbeitungsvorrichtungen

sowie die Herstellungsrechte für die Aaron-Rahmen. Jedoch fällt diese Transaktion zeitlich etwas unglücklich mit dem Umzug des Hog Shops in neuere, größere Räume – jetzt auch mit Showroom – zusammen. Für ein Rahmenbau-Joint-Venture haben die Heddesheimer im Moment nur ganz wenig Zeit. Außerdem verlaufen erste Kontaktversuche zu deutschen Herstellern von Stahlgussteilen negativ, weil diese keine Gewährleistung auf »Motorradteile« übernehmen wollten. Die zwei Kollegen in den Niederlanden gründen daraufhin »VG Motorcycle Products«. Sie zahlen ihre deutschen Mitstreiter in Form von fertig produzierten Rahmen aus. Wer 1991 den Hog Shop sucht, findet ihn im ideal zu erreichenden Industriegebiet von Heddesheim, gleich an der A5.

Neue, eigene Rahmen mit modernem Material zu bauen, scheint gerade angebracht. Auch deutsche Harley-Händler knacken das »Geht nicht«-Diktat des



HSP Shop: Mannschaftlich erstarkt präsentiert sich Stephan Simon (zweiter von links) hinter dem Verkaufstresen. Multi-speichenräder und Billet-Parts sind Verkaufshits

Simon, Vince und Guus bemühen sich um die Herstellungsrechte der schwedischen Rahmenbaufirma Aaron. Die Transaktion fällt zeitlich mit dem Umzug des Hog Shops zusammen

Aus »Hog Shop« wird notgedrungen »HSP-Shop« und »Boss Hog« wird zukünftig »Boss Hoss« heißen. Speziell für die V8-Motorräder hergestellte, breite Reifen passen auch auf die Harleys



Hog Shop: Zunächst werkeln Simon und Geschäftspartner Manfred in ehemaligen Stallungen in Muckensturm. In Heddesheim bringt der Firmenname Probleme, wird aus Hog Shop der HSP-Shop



TÜVs und lassen Gutachten für eigene Fahrgestelle anfertigen. Beim Hog Shop in Heddesheim wird die Schaffenskraft solcher Rahmenbauer genutzt, wenn es um Umbauten für Kunden geht. Aus TÜV-rechtlichen Gründen sind diese Neurahmen aber gefedert und meistens an die Bauform der Softail-Rahmen von Harley angelehnt. »In Heddesheim haben wir die erste Softail Harley mit einem fetten 170er-Hinterreifen aufgebaut«, gibt Simon im Rückblick zu denken. Und er bestätigt uns die zeitliche Entwicklung in Richtung breitbesohlter Flacheisen, aus seiner Sicht. Beharrlich ist die tiefe Sitzposition der Starrrahmen für Custombikes gewünscht, wie sie auch die Softailrahmen bieten. Wer will noch Chopper mit langen Gabeln? Die sind jetzt

kaum noch ein Thema. Nur Simons Shop-partner ist – neben wenigen hartnäckigen Kunden – den Langgablern treu geblieben. Simon selbst fährt seinen mattschwarzen Starrrahmen-Lowrider. Er war bisher sein Statement für ein »Anti-Blink-Blink«-Bike. Doch nun will er sich lieber einer leistungsorientierten FXR widmen. Simon stellt seine rattig anmutende Shovel im Starrahmen noch einmal auf der »Custom & Classic Motorräder«-Ausstellung in St. Leon-Rot aus. Dann verkauft er sie ... und seine Starrrahmen-Huddel landet bei einem noch unbekanntem Marcus Walz. Unter der Überschrift »Ich scheiß auf Chrom« punktet dieser daraufhin, nach einer optischen und technischen Überarbeitung des Geräts, im Herbst 1993 auf dem Cover unserer Vorgänger-Zeitschrift »BIKERS live!«

Sowohl die Firma in Heddesheim wie auch die bisherige Hog-Shop-Zweigstelle von Armin Jantschick in Gerderath bei Erkelenz erholen sich währenddessen

gerade von einer finanziellen Attacke durch Harley-Davidson. Sie hatten zuvor eine Anfrage beim deutschen Generalimporteur in Mörfelden gestellt, um den Zuschlag als offizielle H-D-Vertragswerkstatt zu bekommen. Diese Anfrage kam ablehnend bescheinigt zurück und ... bei Harley hat man jetzt die Firma mit dem »HD Hog Shop«-Firmenlogo im Fokus: Harley-Davidson ist nämlich Besitzer der Namensrechte für »Hog«. Und Harley-Davidson hat zudem das Kürzel »H-D« wie auch das »Bar & Shield«-Emblem für sich mit Copyright-Schutz belegt. Harley schaltet seine Anwaltskanzlei ein und das Landgericht Mannheim beschließt: Das Logo der Heddesheimer Firma darf so nicht länger Benutzung finden (siehe auch »BIKERS live!« 1993 Jan./Febr. – »Der Sauladen«). Aus dem »Hog Shop« wird der »HSP-Shop«.

Ähnliche Aktionen laufen gerade weltweit, betreffen T-Shirt-Hersteller mit nichtlizenzierter Ware genauso, wie Monte Warne, den Hersteller des größten Serien-



Simon führt die Power eines »Boss Hoss«-V-8-Bikes während der H-D Superrallye den stark beeindruckten Harleyfans vor. Der HSP-Shop wird offizieller Importeur

News and Goodies: Verbundräder sind eine Spezialität des HSP-Shops. Auf einfache Art kann so die Breite einer Felge wachsen

motorrades – mit V8-Chevrolet-Automotor. Seine Bikes – 1990 unter dem Namen »Boss Hog« vorgestellt –, werden nun gezwungenermaßen auf »Boss Hoss« umbenannt. Die Kunde von den dicken Bikes erreicht auch Deutschland und ausgerechnet der HSP-Shop bringt erste Exemplare dieser Monstergeräte hier per Einzelabnahme durch den TÜV. »Warum die Boss Hoss nicht als Serienfahrzeug anbieten?«, denken sich Stephan und Manfred. Sie sehen in dieser Hinsicht zunächst optimistisch in die Zukunft. Doch nach intensiven Tests beim TÜV Köln wird klar, dass sie umfangreiche Änderungen an den Fahrzeugen vornehmen sollen. Vor allem die schmächtige Hinterradführung und der extrembreite Autoreifen hinten stehen in der Kritik des TÜV. Und natürlich die Lautstärke ... Der amerikanische Hersteller Monte Warne ist nicht gewillt, seine Konstruktion zu ändern; nicht für die zu erwartenden geringen Stückzahlen, die eventuell nach Deutschland gehen sollen. Ergo erledigt der HSP-Shop alle Umrüstungsarbeiten in Eigenleistung und entwickelt eine neue Auspuffanlage. Die hinten verbauten 15-Zoll-Auto-Felgen und -gummis, wie wir sie – in zugegebenermaßen schlankerer Ausführung – auch von den Choppern aus Schweden kennen, machen Probleme. Während die Schweden noch beharrlich an ihren Autoreifen am Hinterrad festhalten, verweigern neuerdings immer mehr deutsche Prüfstellen die Eintragung von Autoreifen, weil es mittlerweile ja spezielle Motorradreifen für 15-Zoll-Felgen gibt. Und dieser Fakt trifft auch die HSP-Mannschaft bei der

Doch die Harleys werden keineswegs stiefmütterlich behandelt. Der für die Boss Hoss geordnete 200er-Hinterradreifen eröffnet außerdem einen neuen Markt: So ein Rad passt mit seitlichem Versatz sogar in originale Schwingen und Starrrahmen von Harleys rein. Bei HSP wird dieses Begehren nach breiten Gummis am Hinterrad entfacht, befeuert und bedient. Fettere Motorradreifen, eventuell auch für 16-Zoll-Felgen, gibt es derzeit noch nicht. Die deutsche Szene liebt ihre 15-Zöller, weil schon durch den kleineren Durchmesser so ein Hinterrad um einiges wuchtiger wirkt. Hier manifestiert sich ein Breitreifentrend, der an den USA zunächst völlig vorbeizieht, wo sich die Hersteller auf sogenannte Billet-Wheels verlegen, auf Komplettträger, hergestellt aus massiven Aluminiumscheiben und trickreich durch CNC Maschinen in die unglaublichsten Designs zerspannt und natürlich verchromt. Obwohl dieser amerikanische Zubehörmarkt dazu imstande wäre, baut und liefert er aktuell nicht in 15 Zoll. Und vor allem nicht in den hierzulande gewünschten Breiten.

Wer jetzt und hier in Deutschland die zündende Idee zur Herstellung von Verbundrädern für Harleys zuerst hat, ist heute strittig. Fakt ist, ein Trierer Einzelkämpfer, die



Eindeutschung der massiven V8-Bikes. Der fetteste Hinterradmotorradreifen ist ein 170er auf einer 4x15-Zoll-Felge, der macht auf einer Harley schon sehr viel her, wirkt aber zu mickrig für eine Boss Hoss. Der Reifenhersteller Avon liefert ihnen dafür einen Pneu in der Dimension 200/70/15, nach den Wünschen und den Vorgaben des TÜV Köln. »HSP wird Boss-Hoss-Importeur für Deutschland, Österreich, die Schweiz und die Beneluxländer«, resümiert Simon die damalige Ausweitung ihrer Tätigkeiten.

Mannschaft um Simon und eine Firma im Schwarzwald entwickeln und bauen solche Räder zur gleichen Zeit. Die Idee ist jedenfalls so genial wie kostengünstig: An den gegossenen Vollscheibenrädern der H-D Fat Boy wird das Felgenbett abgedreht und die verbliebene Radscheibe durch beidseitig angeschraubte Felgenringe (sogenannte Felgenschüsseln) aus dem Automobilsportfelgenbereich neu aufgebaut. Weil es diese Schüsseln in diversen Breiten und Durchmessern gibt, ist quasi alles machbar. Eine Lawine ist losgetreten

»Mein Interesse lag und liegt darin, V2s aus Milwaukee schnell zu machen. Da war mir vieles recht, auch Lachgas und Methanol ... schnelle Chopper sind das Geilste auf zwei Rädern«

und der HSP-Shop reitet obenauf. Doch nun sind TÜV-Prüfstellen von den Motorradreifenherstellern aufgefordert, nur noch geprüfte Felgen, mit speziell ausgebildeter Felgenbett-Innenkontur, zuzulassen. Motorradreifen hätten schließlich auf Autofelgen nichts zu suchen! Doch das bremst den Boom nicht im Geringsten. Der HSP-Shop investiert, rüstet nach, lässt passende Felgenschüsseln und Gutachten erstellen ... und muss sich jetzt auch noch gerichtlich mit einem Mitbewerber im Räderbusiness auseinandersetzen. Und auch der neue Vertrag mit Boss Hoss erweist sich als Schuss nach hinten. Als ob es kein Licht mehr am Horizont gäbe, verunglückt in diesen Tagen Manfred Klotz tödlich mit seinem Auto. Stephan Simon muss infolge mit ansehen wie die Bank das Ruder an sich reißt ... er verlässt den HSP-Shop, der so auch nicht mehr lange existieren wird.

Ein regulärer Job im Maschinenbauschichtbetrieb lässt ihn sich freischwimmen; und irgendwann auch wieder los. In dieser Zeit widmet sich Simon exzessiv seinen Hobbys, entwickelt und verwirklicht aber auch neue Ideen. Die Harleys hat er ja

nicht aufgegeben, seine eigene FXR wird jetzt mit zwei vorderen Zylinderköpfen, nebst zwei Vergasern und einer entsprechend errechneten und neugestalteten Nockenwelle ausgerüstet. »Ich hab auch das Ölsystem überarbeitet und die Kurbelwellenhubscheiben um fünf Kilogramm erleichtert ...«, schwärmt Simon von dem Motor, der sich locker und ganz Harley-untypisch auf 8500 U/min hochdrehen lässt. Die FXR übersteht sein Drag Racing, wird legal auf der Straße bewegt und wäre längst für eine Überholung fällig.

Bald verlegt Simon, mittlerweile wieder selbstständig, seine Werkstatt im Stadtzentrum von Viernheim, zugunsten einer großräumigen Anlage im Industriegebiet, wo er zwar die FXR noch zerlegen kann, aber keine Zeit mehr findet, sie zu reanimieren. Kundenaufträge fesseln ihn genauso, wie die weltweite Wiederentdeckung der Chopper – jetzt wieder mit langen Gabeln, doch mit teuerstem Billet-Zubehör, verlängerten Stretchtanks und Hinterreifen in 300er-Breitendimension. Ausbrüche aus dem Alltagsgeschäft bieten ihm seine zahlreichen Hobbys. Kaum verständlich, wie der Kerl sein Customizer-Tagespensum schafft,

daneben als Vorderlader-Sportschütze, Kendo-Kämpfer, Recurve-Jagdbogenschütze, Hobbykoch und Schlittenhundeführer agiert. Seine Mitgliedschaft in der nicht offiziell existenten Vereinigung »Brothers of the Bottle« (ohne Präsident und Rückenabzeichen) wird durch jährliche Fahrten nach Belgien, England oder Gibraltar beglaubigt.

Die Verwendung von Billet-Parts und das Erreichen eines glatten, absolut unzerklüfteten Designs haben oberste Priorität beim Aufbau eines New-Age-Choppers. Auch bei Simon! So greift er gerne die Idee eines Niederländers auf, die Bremsleitungen am Vorderteil eines Choppers optisch verschwinden zu lassen, indem sie durch Lenker, Riser, Gabelbrücken und sogar durch das Innere der Standrohre geführt werden. Ende 2006 übernimmt er die deutsche Vertretung von B.I.G.S., kauft alles nötige Spezialwerkzeug, das zum Umbau auf deren Internal-Brake-System nötig ist und lässt sich vom TÜV zertifizieren. Sieht man von einer Auftragsarbeit für Thunderbike ab, baut SWC gerade mal zwei Chopper mit dem System auf, dann liefert B.I.G.S. keine der nötigen Spezialteile mehr und löst die Firma auf.

Die Hobbys, die Simon betreibt, sind vielfältig und bieten ihm die Ausbrüche aus dem Alltagsgeschäft. Er lebt dabei alles voll aus, fährt unter anderem Dragster und Schlittenhunderennen



Immer wieder fliegt Simon in die USA um Bikes einzukaufen oder er besucht Freunde in Schweden und Finnland. 2007 wird die Norrtälje Bike Show in Schweden ein Erlebnis, das in ihm uralte Chopperwünsche neu aufkeimen lässt. Und als er dann noch Jesse James' Dokumentation »History of the Chopper« sieht, ist er bereit für seinen eigenen »Ohne-wenn-und-aber-Chopper«, extrem, langgabelig, gerade so, wie ihn die Pioniere Dick Allen oder John Harman in den sechziger und siebziger Jahren fuhren. Pläne gedeihen, ein Freund bringt ihm eine Harman-Gabel, die allerdings aus einer frühen Serie – noch ohne integrierte Lenkerfortsätze – stammt. Eine Herzoperation bremst Simon nur leidlich ab. Doch sein Chopper muss warten. Der Firmensitz von SWC, wie seine Firma seit Jahren heißt, wird von Viernheim weg, in Mannheims Motorradmeile – die Casterfeldstraße – verlegt. Hier reihen sich Motorradhändler und Zubehöräden aneinander, und hier, so hofft Simon, hat er auch mehr Laufkundschaft für Helme, Bekleidung, Ersatzteile und Zubehör. Seit einiger Zeit ist sein Sohn Armin mit im Geschäft, der

dieses Klientel bedienen, die Kaffeebar und den Teilverkauf handeln soll. Ein dreizehn-jähriger Graffiti-Künstler darf die Wand mit der Devise »Save the Choppers!« veredeln. Simon ist einer der ersten Deutschen, die diesen Leitspruch verinnerlichen und leben. Kaum umgezogen, nutzt er alte Kontakte, bestellt bei Guus' VG-Frames einen exakt nach seinen Wünschen anzufertigenden Chopper-Starrrahmen ... und das Internet lässt ihn eine Harman-Gabel in der gesuchten Ausführung finden. Er nennt seinen im Aufbau befindlichen Shovel-Chopper »Iron Acid«, weil ihn der Gedanke nicht loslässt, dass man ruhig sehen soll, dass hier doch überwiegend altes Material zusammenwirkt. Deswegen wird der Motor mit speziellen Säuren behandelt, Rahmen, Gabel und Blechteile hingegen werden in Pforzheim einem Lackguru übergeben, der unter dem Namen »Chiko's Pinstriping« firmiert. Der noch jungfräulich zusammengebaute Chopper wird 2013 »bester Chopper« auf der CUSTOMBIKE-SHOW in Bad Salzuflen und anschließend zeigt ihn unser Partnermagazin H-D Dream Machines in Heft 3/2014.

Wieder zeichnet sich für Simon und SWC eine Veränderung ab: Die Location in der Casterfeldstraße ist nicht länger zu halten. T-Shirt und Kaffeekunden bringen nicht – wie erwartet – das ein, was an Miete für das Gebäude in der exquisiten Lage an Mehrkosten anfallen. Die Simons müssen SWC schließen ... Stephan Simon geht allein zurück in die Werner-von-Siemens-Straße in Viernheim, nennt seine neue Firma »Simon's Custom«.

Längst ist Simons »Iron Acid« auf Europas Straßen eingefahren und der Spruch »Save the Choppers!« zum Evangelium der Chopperjünger geworden. Wir, die gemeinsam mit Simon hinter dem Gedanken stehen, streuen die Saat, schaffen ein Buch zum Thema – in der die »Iron Acid« nicht fehlen darf. Diese rollende Gesamtkomposition steht im Dezember 2016 zwischen anderen sorgsam ausgewählten Choppern auf der CUSTOMBIKE-SHOW-Sonderausstellung in Bad Salzuflen. Eine seiner letzten Aufbauten, die »Mr. Crawley« steht derweil im Erdgeschoss der Veranstaltung und wird zum Ende der Veranstaltung mit »bester Chopper« geadelt. Auch dieser Chopper zeigt in der Lackarbeit die Handschrift von Chiko, mit dem Simon auch privat zusammenkommt. Beide lässt die Historie des Customizing nicht los und ganz speziell auf Chiko üben die frühen Trikes von Eduard »Big Daddy« Roth, Art Himsl und Tom McMullen eine besondere Anziehungskraft aus. Simon beschafft altes Material, ergänzt es mit kreativer Schaffenskraft, Willen und Ausdauer. In Rekordzeit entsteht ein Harley-Trike, das in Europa seinesgleichen sucht ... siehe unseren Bericht direkt im Anschluss.

Blicken wir zurück, lässt sich erkennen, dass »Seimen« mit seinen Arbeiten für unsere Szene oft richtungsweisend war. Auch wenn er heute lieber die alten Meister interpretiert und damit die Chopper rettet.

simonscustom.de

Längst ist Simons Harley-Langgabler »Iron Acid« Teil der wiedererstarkten Chopperszene und »Save the Choppers« das anleitende Evangelium



CUSTOMBIKE:

Was hatte dich ursprünglich bewogen, dich als Profischrauber zu betätigen?

Simon: Tja ... mein Job als Werkzeugmacher ließ mir nicht die Zeit, die ich gerne gehabt hätte, um meinen privaten Ideen nachzugehen. Somit traf ich die Entscheidung, die mir richtig erschien, die wie immer eine des Herzens war, nicht des Verstandes. Und schmiss den Kram hin ...

Kannst du uns die Periode in den achtziger Jahren beschreiben, in der du gebrauchte Harleys nach Deutschland holtest? Was verlangte damals die Kundschaft?

Die 80er waren genial. Für mich eine Zeit des Nur-unterwegs-seins ... Partys, Rockertreffen (Biker gab's ja noch nicht). Viele Zigaretten auf der Autobahn, 2000 Kilometer starr am Wochenende, und so weiter. Ach ja, die Frage ... in der Zeit produzierte Harley etwa 35000 Bikes pro Jahr, eine Lachnummer der heutigen Produktionszahlen. Die Harleyhändler konnten nicht im Entferntesten die Anfragen erfüllen und wir importierten, was wir bekommen konnten. Der Kundenwunsch war: einfach nur 'ne Harley haben. Ihr müsst verstehen, dass der Wunsch einen Umbau in Auftrag zu geben, noch nicht geboren war; wer einen Chopper oder so haben wollte, musste selber klarkommen. Ein paar Jahre später war's dann anders

Du hattest lange Zeit die technischen Aspekte eines Bikes mehr im Fokus als Form und Design. Wann änderte sich das?

Langsam, mein Interesse lag und liegt darin, V2s aus Milwaukee schnell zu machen, also den gegebenen Umständen auf die Sprünge zu helfen. Da war mir vieles recht, auch Lachgas und Methanol. Geändert hat sich das nie, schnelle Chopper sind das Geilste auf zwei Rädern.

Wie kam es dazu, dass du im Drag Racing aktiv warst, und wie lange prägte es dein Leben?

Drag Race war eine top Sache. Braucht nur Unmengen an Zeit und Kohle. Mein Kollege Armin Jantschick, vom HSP-Shop in Gerderath, hat in dieser Richtung viel mehr auf die Beine gestellt und mit einem super Rennteam viele Erfolge erzielt. Geprägt hat mich die Maschinerie,

die dahintersteckt. Die Abläufe in extrem getunten Motoren, Kräfteverhältnisse und berechenbare Risiken. Alles davon kann man im Reparaturbereich oder beim täglichen Arbeiten an den Bikes gebrauchen. Die Summe daraus nennt sich dann irgendwann Erfahrung.

Was bedeutet dir heute Geschwindigkeit?

Wow, an solchen Fragen merkst du, dass du alt bist. Es bedeutet mir immer noch das Gleiche, mit alten Harleys schnell und zuverlässig sein. Wer auf meinem Chopper schon mal 160 km/h gefahren ist, weiß Geschwindigkeit zu würdigen. Es erfordert Mut, Vertrauen und ein gewisses Maß an Beklopptheit. Und das gefällt mir. Ich mag auch schnelle Twin Cams, aber nicht zum persönlichen Gebrauch. »Front



ICH HALTE ES WIE ARTHUR SCHNITZLER, DER SEINEM FREUND AUF DIE FRAGE HIN, WAS ER TUN SÖLLE, SAGTE: »LEBE WILD UND GEFÄHRLICH«

brakes are for pussys!«

Wie bekommst du Arbeit und Hobbys unter einen Hut und was verbindest du mit dem »Yukon Quest«?

Die Hobbys müssen leiden. Mit Kendo ist Schluss, zumindest bis eine bessere Fitness erreicht ist, Bogenschießen ein bis zwei Turniere im Jahr, Axtwerfen kann ich zu Hause, Schlittenhunde hab ich keine mehr ... das Schießen ist auch ein wenig eingeschlafen. Aber Essen kochen, jeden Tag, egal wie spät es abends wird. »Erscht mol gut gess', geschafft is gleich«, wie der Saarländer sagt.

Mein Kumpel Bruno Baureis ist vor vielen Jahren nach Alaska ausgewandert und hatte wie ich in Deutschland Schlittenhunde. Er wollte Rennen fahren und so ergab es sich, dass ich mit ihm in Alaska Hunde trainierte und bei den Rennen als »Dog handler« fungierte. Nach einigen 300-Meilen-Middistance-Races wollte er in die Königsklasse: Yukon Quest, das härteste Hunderennen der Welt, mit nur acht Checkpoints. Über 1600 Kilometer durch unglaubliche Natur, bei niedrigsten Temperaturen. Wir haben dreimal teilgenommen und kamen einmal an. Das wirst du nicht mehr los ...

Wären Zeitreisen möglich, in welche Zeit in deinem Leben würdest du gerne zurückspringen? In die 80er, wenn weiter zurück möglich wäre, 1862 London, Weltausstellung

Wie siehst du dein Leben heute? Überwiegend entspannt. In der Vergangenheit zu leben oder ihr hinterhertrauern bringt nichts. Hier spielt die Musik. Freunde und intelligente Gespräche sind enorm wichtig. Das Leben spüren, vernünftige Sachen essen, sich für alles interessieren. Dinge machen, nicht nur darüber

reden. Ich halte es wie Arthur Schnitzler, der seinem Freund auf die Frage hin, was er tun solle, sagte: »Lebe wild und gefährlich.«

Wenn ich mit meinem Freund Volker zusammen schraube, ist das wie in einer Customkomödie. Wir haben Spaß, trinken Bier und wir lösen jedes Problem. Das Leben ist die Arbeit für mich ... bis zum letzten Schnaufer.