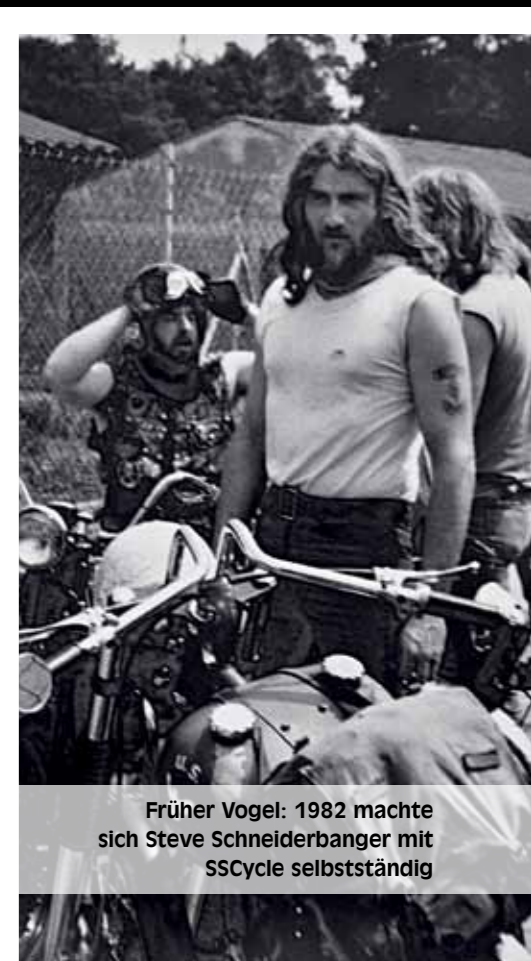


DER DIE SZENE PRÄGT

TEXT: HORST HEILER
FOTOS: HEILER/SSCYCLE/ KLAUS HAGMEIER

Der Swedenstyle war ein wichtiger Einfluss, doch die oberfränkische Mentalität hat den Baustil der Motorräder aus Lösten erst zu etwas Besonderem gemacht. Wir schauen auf drei Jahrzehnte SSCycle zurück

Der Winter hatte viel Schnee gebracht. Vor allem in Oberfranken, im nordöstlichen Bayern. Hier, wo jetzt viele Straßenschilder und eben auch der Richtungsweiser zur Firma SSCycle absolut unleserlich zugeschnitten sind, wird es schwierig. Ich habe es nach Lösten, einem kleinen Dorf bei Zell in der Nähe von Hof geschafft ... und suche nun. Navi? Was bitte ist ein Navi? Sowa gibt es im Jahre 1986 noch genauso wenig wie ein Mobiltelefon, was zur exakteren Wegfindung hätte dienlich sein können. Stephan Schneiderbanger, der Chef, hatte mir Wochen vorher erklärt, wo genau ich mich einzufinden habe. Und das muss genügen. Steves wegbeschreibende Worte aus der Erinnerung kramend, nehme ich forsch die steile, verschneite Auffahrt zu einem restaurierten Bauernhaus und klopfe an die Haustür. »Ja...«, gibt mir eine junge Frau an der Tür Auskunft, »... do bist scho richtig, aber der Steve hat wohl kurzfristig aan' Messebau-Auftrag in München grrriegt un' es werrd scho bis Mitternacht dauern, bis er wieder zurück is.« Ich soll schon mal reinkommen ... »Steve lebt hier in der Wohngemeinschaft, die Werkstatt ist nebenan!« Die Zeiten sind hart für deutsche Customizer, vor allem im Winter. Wenn Laufkundschaft ausbleibt, dann muss eben manchmal auch andere, lukrative Arbeit angenommen werden – irgendwie soll es ja weitergehen.



Früher Vogel: 1982 machte sich Steve Schneiderbanger mit SSCycle selbstständig



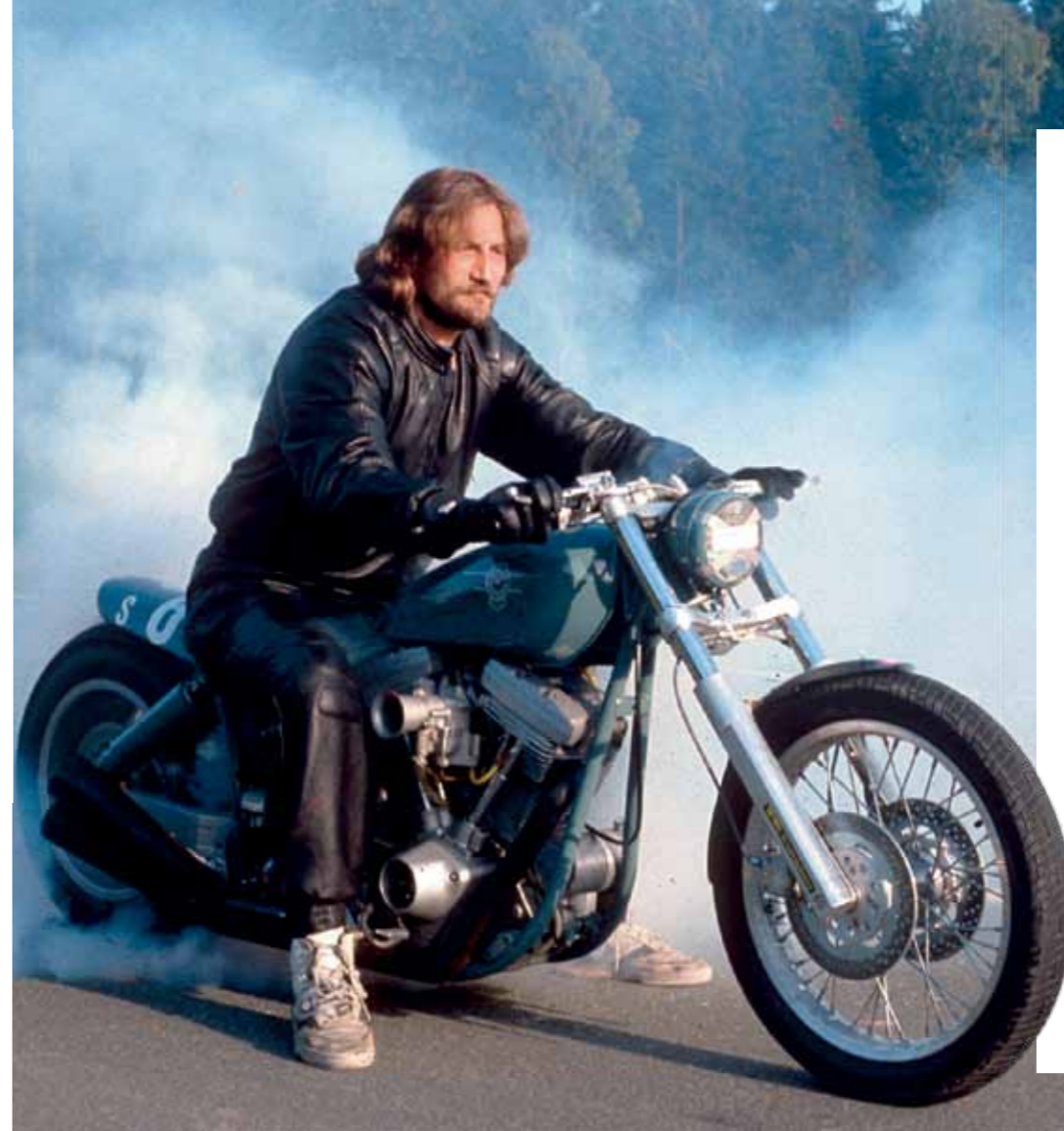
Der junge Steve beim Aufbau eines Harley-Motors Mitte der achtziger Jahre (links). Auch Zwillingbruder Mimi (rechts) steht mit beiden Beinen in der Chopper-Szene. Vor allem im Winter wirkt die Werkstatt im oberfränkischen Lösten wie ein kleines Paradies



Steve und sein Zwillingbruder Mimi waren mir im September '84 in Mannheim auf der »Hot Wheels Presentations« Custom Show aufgefallen. Ihre Chopper waren herausragend und wir hatten eine gute Zeit mit den Leuten der schwäbischen Chopperbaufirma CPO, mit Bernd Crossberger aus dem Kohlenpott, mit Kamikaze-Pit, USM ... Im nächsten Jahr traf sich fast die ganze Gruppe auf dem Special Bike Meeting in St. Leon-Rot, beim Neckartenzlinger Bike Weekend und der Honky Tonk Bike Show in Schönaich ... und auf der nächsten Hot Wheels in Mannheim wurde ausgemacht, dass ich eine Woche bei SSCycle – bei freier Kost und Logis – einen Schnupperkurs in Sachen Harley-Davidson absolvieren kann. Mitte der achtziger Jahre sind offizielle Harley-Davidson-Vertretungen noch dünn gesät. Die Firma »SSCycle« (das Kürzel SS steht für »Stephan Schneiderbanger«)

kann von Zeit zu Zeit alte Polizei-Harleys aus dem nahen Osten erstehen, die dann als Basis für Chopper-Umbauten in mehr oder weniger komplettem Zustand verkauft werden. Komplettbauten und Motoreninstandsetzungen gehören selbstverständlich zum Geschäft. Die Firma existiert ja schon seit 1982 und Steve arbeitete – wie so viele – anfangs in seiner Garage. Da sind die ehemaligen Stallungen des Bauernhauses, die erst 1984 umgestaltet wurden, ein massiver Fortschritt. Steve, der 1984 nach einer USA-Reise mit Kontakten zu namhaften Custom-Firmen und entsprechendem US-Zubehör im Gepäck zurückgekommen war, hatte im gleichen Jahr seinen »08/15«-Shovelhead-Chopper mit Kruska & Papenhöfer-Starrrahmen fertigstellen können. Auf seiner grünen »08/15« unternahm Steve seine erste Schwedenfahrt. Das Bike passte mit der technikbetonten

Machart eigentlich gut zu dem in Schweden vorherrschenden Baustil. Zudem war sie in einem – so die landläufige Meinung – eigentlich gar nicht zu einem Chopper passenden Grün lackiert, das sich an der Farbe vieler Werkzeugmaschinen orientierte. Die Reise brachte Kontakte zu dem Gabel- und Nachlauf-Spezialisten Tolle und der Radspanneri von Bo Erixon. In ISR-Acke fand Steve jemanden, der seine Vorliebe zur puren Technik teilte. ISR-Bremszangen waren nicht aus Aluminiumguss, sondern aus hochfesten Aluminiumplatten heraus gefräst. Eine Fabrikationsart, die unter dem Namen »Billet« in späteren Jahren zum Trend werden sollte. Wer in den Achtzigern seine Teile aus dem »vollen« Material herausarbeiten konnte, bewies sich als einer der wenigen Auserlesenen und konnte getrost auf Hochglanz und Chrom verzichten.



»Helga ist die gute Seele der Firma SSC. Buchhaltung, Mädchen für alles und Steves Ehefrau«



Ich rolle meinen Schlafsack in einem just frei gewordenen Zimmer der Kommune aus und vertreibe mir die Zeit bis Steve zurückkommt mit einem Stapel Chopper-Magazine. Steve muss schwer beeindruckt von der nordischen Chopper Szene sein, denn es finden sich, neben US Klassikern, auch Ausgaben eines brandneuen schwedischen Magazins darunter: Motocykelmagasinet – kurz »MCM« – mit schnörkellosen Motorrädern, exakt nach unserem Gusto.

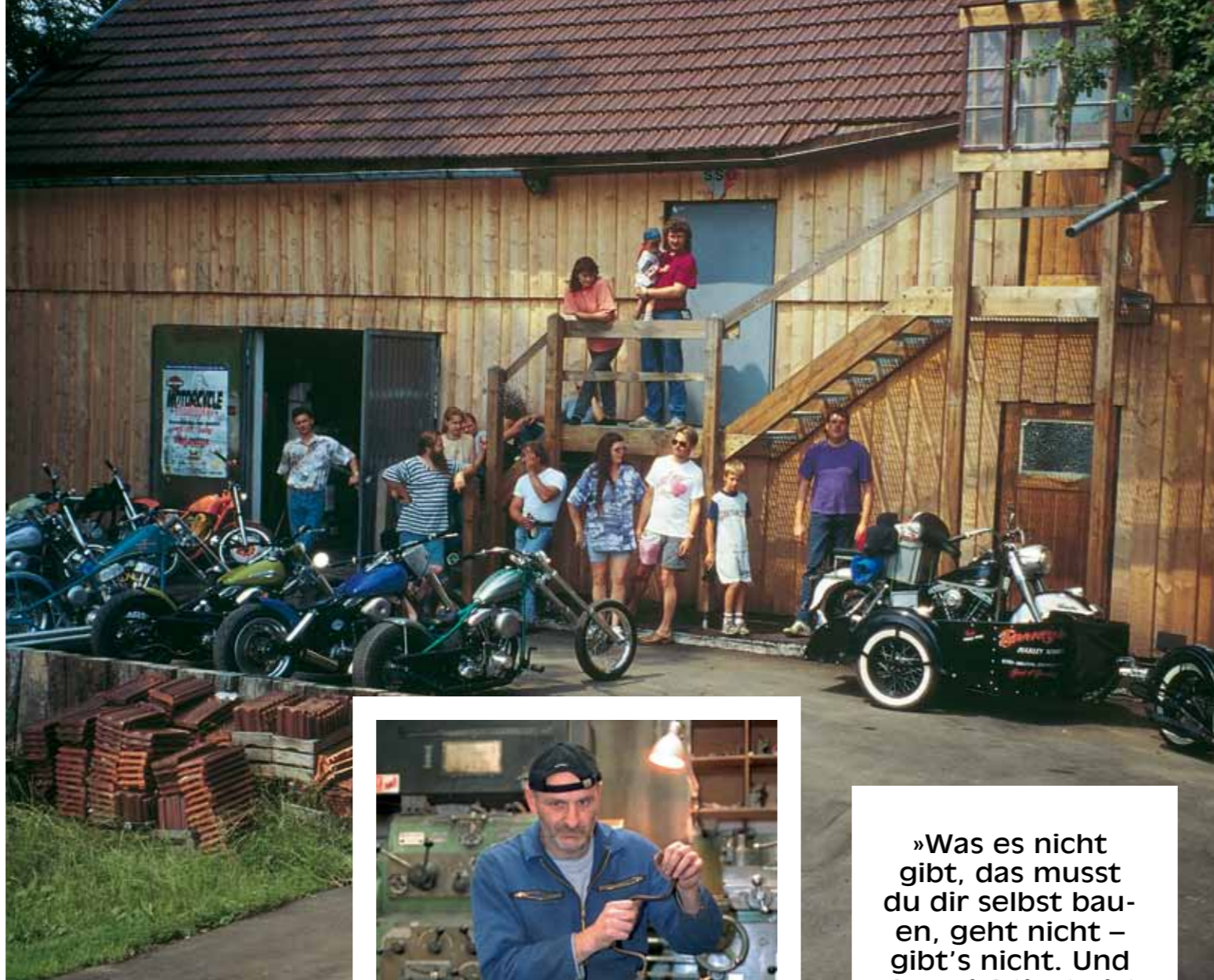
Am nächsten Morgen wird der Weg vom Schnee geräumt, dann ist die Werkstatt erreichbar. Steve zeigt mir die Einrichtung und lässt mich an diesem Tag eine Electra Glide zerlegen. Am späten Mittag treffen einige Leute ein, die sich Customizers East oder kurz C.E.ler nennen. Fast seit der Gründung dieser Schraubergemeinschaft – 1982 – ist Steve Mitglied.

Doch auch Steve ist nicht auf einer Harley-Davidson geboren

Bis heute hat er sein Fahrrad nicht vergessen, das er 1967 mit einem anderen Lenker aufmotzte. Eine zusätzliche Dosis Inspiration gab's später durch den Kinofilm »Easy Rider«. So baute Steve sein Zündapp-Moped mit Apehanger und Sissybar um und erlernte – während seiner Lehre als Gas-Wasser-Installateur – das Biegen eigener Lenker. Auch seine 750er Honda Four

und deren Umbau zum Chopper in einer Berliner Hinterhofwohnung formte den Steve, so wie wir ihn kennen. 1986 ist seine Firma schon bekannt für die Herstellung breiterer Hinterräder. Wie in Schweden gesehen, bietet Steve auch den Umbau auf fette 15" Felgen an. Dazu nimmt er in diesen Jahren noch Räder vom VW-Käfer, dreht das Innenteil auf der Drehmaschine heraus, poliert, punziert und bohrt die übrig gebliebene Felge und zieht, nach dem Verchromen, Drahtspeichen ein. SSCycle wird sich in dieser Richtung weiter orientieren. Doch zunächst muss die Werkstatt größer werden. Bei meinem Besuch im Winter ist das schon klar. Danach kann der erste behindertengerechte Seitenwagenumbau umgesetzt werden. Neue Ideen werden umgesetzt. Was Ness in den USA und Tolle in Schweden als Einzelstücke an ihren Custombikes verbauen, und auch vereinzelt am Gocartteile gesehen wird, gefällt Steve: Er kreiert seine eigene Version der Kettenblattscheibenbremse und nennt sie Ritzelbremse. Noch in den achtziger Jahren übernimmt SSCycle die erste Tolle- und die erste ISR-Vertretung in Deutschland. Für Harry, einen Freund, der als Jazzmusiker unter anderem für den Bayrischen Rundfunk komponiert, entsteht ein anthrazitfarbenes, sehr schlicht gehaltenes, überlanges Bike, das die chromgewohnte Szene aufrüttelt.

Die Kunden verlangen nach immer breiteren Rädern, spezielle Fender dazu müssen geschaffen werden. Helga und Didi sind die ersten Mitarbeiter der Firma. Helga, die seit Dezember '86 Steves Freundin ist, wird zur guten Seele der Firma. Helga ist, eigener Aussage zufolge, Mädchen für alles: »Putzen, Rechnungen schreiben, telefonieren, Kaffee kochen, verkaufen, Schnee schippen, Dreck wegräumen und wenn keiner sonst da ist, auch mal schnell was in der Werkstatt halten ...« Sie heiratet ihren »Schdief« im Juli 1989. Bikes wie Steves kleine »Graue« entstehen ... oder die »Aritsch-Davidson«, die schon eine deutliche Evolution hinter sich hat, als sie in unserem ganz jungen Magazin entsprechend gewürdigt wird. Die »Graue« wird zum »Renner« umfunktioniert und Steve gehört zu den ersten, die bei der »All Harley Drags« Association mitmischen. Gründung inklusive. Das SS-Cycle Firmenteam wird um Kurt erweitert und die noch brachliegenden Bereiche der Scheune bekommen ein Nutzungs-Upgrade, das auch den letzten Winkel, bis hoch unters Dach, mit einbezieht. In der Freizeit stehen jetzt die Dragsterrennen im Vordergrund. Steve fährt erfolgreich in Alteno, Usedom, Giebelstadt, Drachten, in Groß Dölln, Nürburgring, Holland, Ungarn, England, Schweden ... Noch immer werden auch kleine Treffen angesteuert, was sich in einem stetig wachsenden Freundeskreis niederschlägt. Im Hinblick auf die Werbewirksamkeit seiner Kreationen geht's natürlich auch auf die noch spärlich zu findenden Bike Shows, wie die Custom & Classic.



Lenker werden von Hand gebogen

Ein sich zögerlich entwickelnder Markt verlangt es, und SSCycle reagiert prompt: Die Felgenbearbeitung muss sich weiter entwickeln. Breitere Felgen in 14", 15" und 16" Durchmesser, für 36 und 40 Speichen und ganz hoch in der Gunst der Chopperbauer – mit bizarren 80 Loch. Dazu sind spezielle Naben anzufertigen. Speichen-sonderanfertigungen gibt's nun ab Haus. Trotzdem verfällt der »Schneido« nicht der

Gigantomanie. Kleiner ist feiner, ist besser ... Steve lässt sich durch die Rennen immer wieder zu Neuerungen inspirieren. SSCycle bietet sogar eigene Hinterradschwinge in Alu und Stahl an. Bikes wie die »Back to the Roots«, der »Long Distance Rider« oder die »Hand Made« entstehen für Kunden und erscheinen in der Presse. Lenkeranfertigungen gibt es nach Wunsch. Sie werden von Hand gebogen und mit TÜV-Bescheinigung ausgeliefert.



Schneidos Fertigungstiefe ist enorm. Fast alles wird in der eigenen Werkstatt produziert



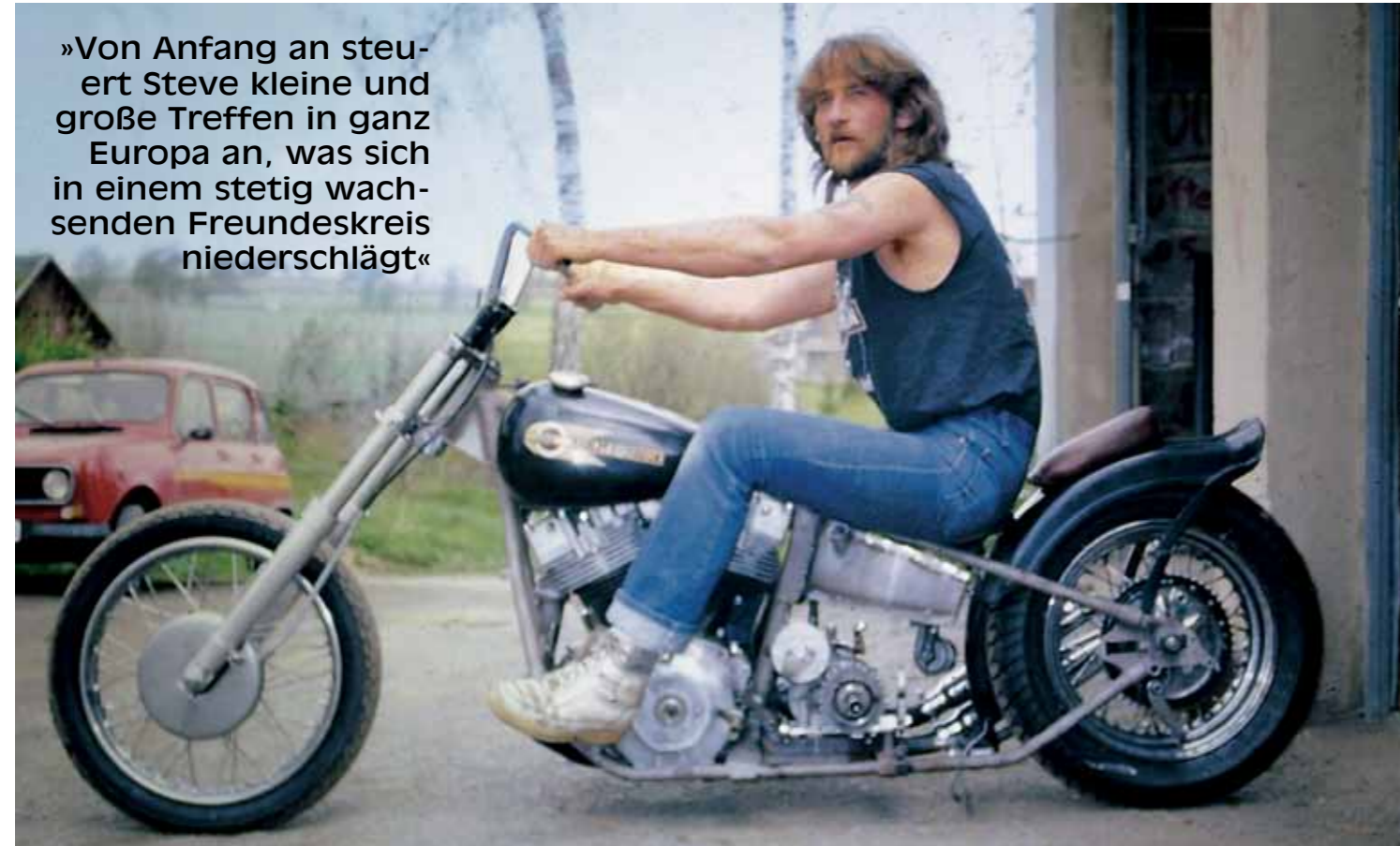
»Was es nicht gibt, das musst du dir selbst bauen, geht nicht – gibt's nicht. Und das Wichtigste ist Kontakte zu pflegen, miteinander und nicht gegeneinander«

Das Parts-Programm von SSC wächst kontinuierlich: Breitreifenfelgen, Bremsanlagen oder Heckteile zählen zu den Verkaufsrennern (links)



Bereits die frühen Bikes von SSC wirken auch nach heutigen Maßstäben nicht veraltet

SSCycle unterstützt die Gründung der Historic And Modified Vehicles Association (HMVA) 1995 in Berlin. Der Verein macht sich für die Rechte von Besitzern umgebauter Fahrzeuge stark und ist im DEUVET organisiert. Harley-Davidson-Motoren in alten Starrrahmen sind zunehmend im Fokus von TÜV und Polizei. Eigene Rahmenentwicklung auf Softtail-Basis könnte die Lösung sein: Ein »Softarsch« genannter Rahmen entsteht in Verbindung mit VG Frames in Holland und der Custom Ranch in Unterfranken. Den Rahmen kann der Kunde im »Old Style« mit Gussteilen wie bei den originalen alten Harley-Davidson-Starrrahmen oder im »Custom Style«, dann optisch den original Softtail-Rahmen angeglichen, ordern. Lenkkopfwinkel von 30° bis 42° sind möglich, ob im Schwedenstil 2" oder 4" nach oben gestreckt beziehungsweise wie bei Grandpa Ness 2" oder 5" nach vorn verlängert ...



»Von Anfang an steuert Steve kleine und große Treffen in ganz Europa an, was sich in einem stetig wachsenden Freundeskreis niederschlägt«

Bei der Gestaltung der Themenbikes »John Deere« und »CAT«, die beim Freund und Händlerkollegen Diddi Lotter in der Custom Ranch entstehen, ist SSCycle involviert. Doch Themenbikes sind nichts für Steve. Er beanstandet sogar, dass Motorräder von den Zeitschriften Namen verpasst bekommen. »Obwohl«, muss er zugeben »... für die Kunden ist das sogar komfortabel, weil sie damit gezielt ein entsprechendes Bike benennen können!« Auf der 1996er Custom-Performance-Messe in der Mannheimer Maimarkthalle geht ein Raunen durch die Besucher: »Da hat es einen Mann umgehauen. Ein Kerl wie eine Eiche« ... soll es sein. »Der hat nach dem



Drag Race seine Harley abgestellt und ist zusammengebrochen«. Ersthelfer und der Notarzt übernehmen die Wiederbelebung. Das Herz, stellt sich heraus. » ... es ist der Schneiderbanger!« Steve überlebt, dank schneller Hilfe. Noch im Krankenhaus denkt Steve über ein System nach, welches das hintere Zahnriemenrad (Pulley) und die Scheibenbremse zusammenfasst. Er nennt es Pulleybremse. Für seinen Freund, den Custom-Ranch-Didi, baut er später ein Pulley, dessen Zahnkranz mittels Speichen mit dem Befestigungsflansch verbunden ist – technisch und optisch wie ein Speichenrad aufgebaut.

DREI JAHRZEHNTE C.E.

Sie sind Trendsetter im Untergrund und gleichzeitig Bewahrer ursprünglicher Ideale. Eine Schraubergemeinschaft feiert ihr 30-jähriges

Sie nennen sich selbst »Customizers East« (C.E.), was »Östliche Anpasser«, oder »Maßschneider des Ostens« bedeutet. Ihr Name drückt die Vorliebe für das »Customizing«, das individuelle Zurechtmachen von amerikanischen Motorrädern und Autos aus. Der Zusatz »East« ist ein Überbleibsel aus Zeiten vor der Wende, als sie ihre Heimat noch den östlichsten Zipfel der damaligen Bundesrepublik nennen durften. Gemeinsam schrauben und fahren ist bis heute Sinn und Zweck ihrer Gemeinschaft.

Anfang der achtziger Jahre kamen einschlägige Kontakte zu anderen Szene-Insidern zustande. Bike Shows in ganz Deutschland waren die Folge. Treffen und Bike Shows basierten in diesem Kreis auf persönlichen Einladungen. Auch im nordbayerischen Oberfranken, wo die C.E. 1987 zum ersten Mal ihre eigene Bike Show durchzogen. Die Lokation: Eine Kneipe in einem Vorort von Hof mit anhängender Disco – wo dann die eigentliche Bike Show stattfand – und massig Freigelände. Die Sieger der Publikumswahl und Gewinner der sparsam vergebenen Sonderpreise wurden mit der Ehre und individuellen Andenken belohnt. Ein absolut minimalisiertes, cleanes Bike, lag bei der C.E.-internen Wertung immer weiter vorne, als ein bunt lackiertes, mit glitzernden Chromteilen behängtes Schiffschaukelbremsermotorrad. In manchen Jahren machten die C.E.ler wirklich nur auf sich aufmerksam, wenn mal wieder eine Bike Show anstand; also jeden zweiten Sommer.

Nachdenklich rückblickend kommen uns einige der von hier ausgegangenen oder auch neubelebten Custombike-Trends in den Sinn: Ultrabreite Lenker oder Multispeichenräder, Autoreifen auf dem Hinterrad, Kettenblattbremsen, Mikroelektronik und mehr. Aber glatt gebügelte, Vermögen verschlingende Custom-Harleys gibt's bei den C.E. immer noch keine. Heute weniger denn je. Es sind die ursprünglichen Ideale des Hot Roddin', des bobbens und choppens, nach deren Regeln ihre eigenen Fahrzeuge entstehen. Weil mittlerweile doch viele Mitglieder ebenso an American Cars schrauben und alle Zeichen, auch bei ihren Bikes auf Racing gestellt sind, gab's ab 2003 keine C.E. Bikeshow in Zedtwitz mehr, sondern die C.E. Custom & Dragshow auf dem Segelfluggelände in Helmbrechts. Das war schon zu jenen Zeiten ein Jungbrunnen für »Old School« Chopper-Jünger, als man sonst nur »Billet« High End Customs zu sehen bekam. Stefan Ansorg, einer der schon recht früh bei dieser Truppe dabei war, geht selbstkritisch auf die letzten Bike Shows ein: »Sie kamen alle, die Maßschneider, die dickköpfigen Bastler, die Windgesichter. Typischerweise nicht mehr so jung. Aber immer noch fit genug für Sitzpolster in maximal Brotscheibendicke, für minimale Federwege und Vibrationsmotoren, die jeden Rückspiegel zum nutzlosen Anhängsel degradieren, und die für manchen – nach 300 km Fahrt – Gedanken an eine Heilmassage aufkommen lassen.« 2011 soll die letzte Custom & Dragshow gewesen sein, so munkeln jedenfalls die Wissenden.

www.customizers-east.de



»Sohn Max schraubt ebenfalls gerne, hat die Geduld wie der Vater und fühlt sich in der Szene pudelwohl«



Bei Veranstaltungen wird seitdem etwas kürzer getreten. Aber eine ist quasi Pflicht: Jeden Winter findet er sich mit dem restlichen »Honky Tonk Mob« zum Feiern im Schwarzwald ein. Die »Customizers East« – mittlerweile auch schon 30 Jahre alt, sind gewissermaßen seine Brüder und Schwestern. Steve, Jahrgang 1957, der auch Mitglied der Handwerkskammer ist (Spezialisierung Harley-Davidson), hat von der oberfränkischen HWK den Designpreis »Seitensprünge 2003« erhalten. SSCycle entwirft und fertigt: Die immer breiter werdenden Räder verlangen nach Versatzritzel in diversen Offset-Größen. Oder denken wir an die filigrane SSC-Fußrastenanlage. SSCycle entwickelt Kleinode, wie die winzigen Knopftaster aus VA, unauffällig und direkt in den Lenker einzuschrauben, die Miniatur-Scheibenbremse oder die Springer-Doppelbremsenanlage mit versteckter Zangenaufnahme. Aber der

»Schneido«, wie ihn die Helga nennt, hat auch zwei Kinder mitfabriziert: Die Lina, mit 24 Lenzen schon selbst Mutter, und den Schlagzeuger Max (aka Fred Flitzfuß), der mit 22 Jahren seine Ausbildung zum Karosseriebauer bei Habermann absolvierte und nun eine Anstellung bei einem Blechgott im Raum Karlsruhe fand. »Der schraubt auch super gerne, hat die Ruhe und Geduld wie der Vater und fühlt sich in der Szene pudelwohl«, gibt Helga ihren Senf zum Thema Nachwuchs. Die Schneiderbangers meinen, dass das Rad nicht immer neu erfunden werden muss. Die Arbeit bei SSCycle hat vielmehr mit der Restaurierung von Motorrädern zu tun: »Altes erhalten, manchmal verbessern und ...«, gibt Helga zu denken »... es muss nicht immer Harley sein.« Auf weitere 30 Jahre, in denen nicht nur die Winter erfolgreich genutzt werden, die Ideen der Kunden umzusetzen.

Max Schneiderbanger nutzt den Maschinenpark der Firma und hat 2011 bereits ein feines Bike aufgebaut (unten)

