

FREEA

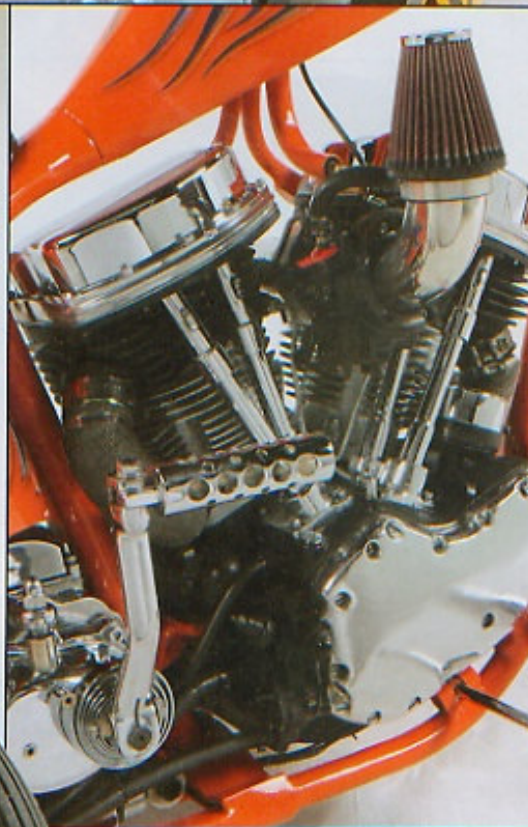
Vins schraubt seit 15 Jahren an Harleys. Jetzt hat er sich sein Traumbike geschaffen. Sehr cool, sehr clean, sehr undenkbar in Deutschland

TEXT: HEINRICH CHRISTMANN,
FOTOS: HORST RÖSLER





Sehr cool, aber auch sehr risikoreich: Hinterm Kupplungskorb sitzt die einzige Bremse des Bikes. Reißt der Sekundär-Belt, gibts kein Halten mehr. Dann braucht Vins gute, dicke Schuhsohlen



Wieso undenkbar?" werden sie sich fragen. Nun, das fängt mit der Tatsache an, daß an der orangenen "Freak" nur eine einzige Bremse verbaut ist. Und die sitzt riskanterweise nicht an einem Rad, sondern neben dem Getriebe am Abtriebs-Pulley. Das hat man schon öfters gesehen, aber nur in Kombination mit einer zweiten, funktionierenden Bremse an einem der Räder. Denn wenn Vins einmal der Sekundär-Pulley reißen sollte, hat er freie Fahrt zum Mittelmeer, weil die Bremse dann keine Verbindung mehr zum Hinterrad hat. Heikel, heikel so was, TÜV-Prüfer bekämen Hirnspasmen beim Anblick der Konstruktion, aber Vins ist halt ein Freak.

Ähnlich locker löste er auch das Auspuff-Problem. Die Rohre sollen gut aussehen und geil klingen. Regelkonform sind diese beiden Wünsche so gut wie garnicht unter einen Hut zu bringen. Doch Vins Simons hat einen riesigen Vorteil. Er lebt in Belgien. Und dort sind die Kfz-Zulassungsgesetze – verglichen mit den unseren – total lasch.

Eine Instanz wie den TÜV gibt es nicht. Selbst bei der Anmeldung eines Bikes schaut sich niemand das Teil auf Regelkonformität oder Fahrtauglichkeit an. Und da technische Unterlagen von Bikes erst ab dem Baujahr 1972 in den belgischen

Amtsstuben existieren, ist man mit einem Bike von 1965 super fein raus. Praktisch wie vogelfrei. Und diesen Umstand hat Vins kräftig ausgenutzt. Nicht nur, aber auch beim Auspuff bauen. Zwei kurze, ungedämpfte Rohre führte der Belgier zwischen den Primärbelte und ließ sie dort enden. Fertig. Punktum. Das war's. Keine Endtöpfe, nix. Seliges Belgien, kann man da nur stöhnen.

Beim Rahmen griff Vins auf einen originalen von Harley zurück, den er aber auf Single-Downtube umschweißte. Die Schwinge fertigte er, wie das meiste andere an dem Bike, ebenfalls selbst. Am pfeil-



Minimalistisch: Der Stahlstift hinter der Fußraste ist der Bremshebel



Desmodromik: Das Hinterteil des Lederbrötchens muß die Bewegungen der Schwinge und des Heckfenders mitmachen



förmigen Lenker stört nur der Gaszug das saubere Bild, die Kupplungsbetätigung ist im Jockey Shift integriert. Die Zündspulen stecken unsichtbar unterm modifizierten Sportster-Tank, auch die Zündkerzenkabel sind versteckt verlegt. Vorne modifizierte Vins ein Ex-Suzuki-Rad auf 120 Speichen, hinten war's ehemals eine Autofelge.

Alles in allem ist dem Belgier – mit dem Vorteil der fast nicht existierenden Zulassungs-Richtlinien in seinem Heimatland – ein sehr sauberer Chopper gelungen. Klar, prägnant, straight ahead. Wär' schön, wenn wir so was auch dürften. ■

TECHNISCHE DATEN

Erbauer/Besitzer: Vins Simons/Belgien

Motor

Typ: orig. H-D Panhead, 1200 ccm, Bj. 1965
 Luftfilter: K&N
 Auspuff: Vins

Getriebe

Typ: orig. H-D 1990 5-Gang, Kicker
 Kupplung: über Jockey Shift

Fahrwerk

Rahmen: orig. H-D, stark modif. Vins
 Gabelbeine: orig. H-D, 21" over
 Gabelbrücken: Vins
 Schwinge: Vins
 Federbeine: orig. H-D

Räder: vo.: 21" mit 90/90er; hi.: 10 x 18" mit 280er
 Bremse: Single-Scheibe am Abtriebs-Pulley

Accessories

Benzintank: orig. H-D Sportster, stark modif. Vins
 Ölbank: Vins
 Lenker/Riser/Fender: Vins
 Sitzbank: Rob Custom Leather
 Front-/Rücklicht: Zubehör/Vins
 Lackierung: Idee: Vins, Ausführung: Jean

Kontakt

Vins Simons Built
 vins-sojja@scarlet.be - Tel.: 0032-11650072



Durch den '65 er Pan-Motor wird alles möglich. Dadurch läuft das Motorrad unter der Kategorie Oldtimer. In Belgien ist dann praktisch alles erlaubt

