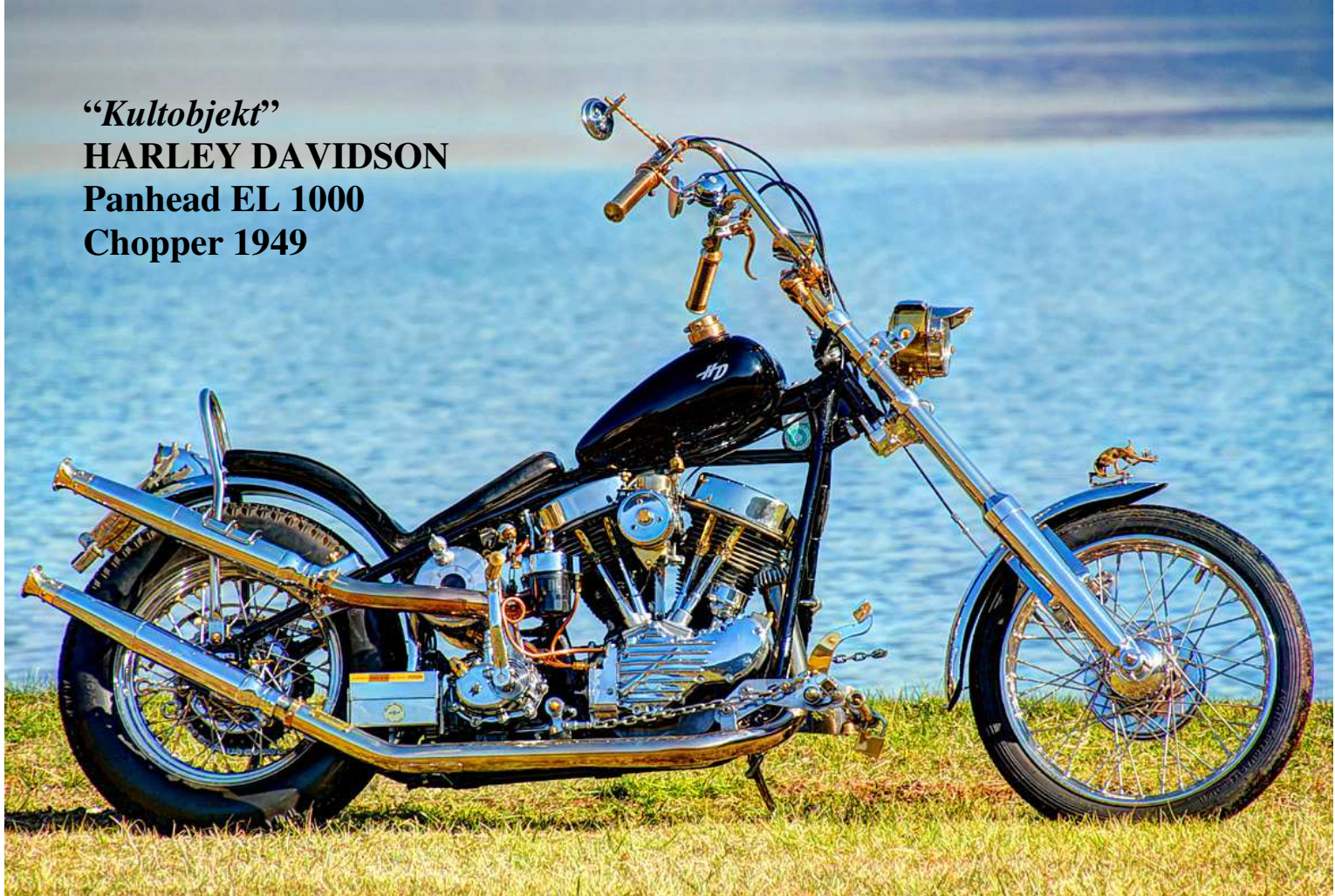


“Kultobjekt”

HARLEY DAVIDSON

Panhead EL 1000

Chopper 1949



In den USA war es seit jeher opportun, sein Motorrad umzubauen, persönlichen Bedürfnissen anzupassen. Ging es in der Pionierzeit eher darum, den Mangel an geeigneten Ersatzteilen mit eigenen Basteleien auszugleichen, entwickelte sich in den zwanziger Jahren ein Trend, seine Maschine mit käuflichem Accessoir wie zB Zusatzlampen und Taschen reisetauglich zu machen und sich selbst als Tourenfahrer darzustellen. Das belebte nicht nur den Zubehörhandel sondern auch die Modeindustrie: es gehörte nämlich auch dazu, sich standesgemäß zu kleiden, bis hin zur Krawatte. Und sich zu organisieren, in sogenannten „Dresser-Clubs“.

In den späten 40er Jahren bekamen die Dresser Konkurrenz. Ein neuer Trend breitete sich aus, der den Gentlemen-Stil konterkarrizierte. 1945 waren nämlich zahllose junge Ex-GI's aus Europa in die USA zurückgekommen, wo sie nicht mehr richtig Fuß fassen konnten. Während oder noch vor einer beruflichen Ausbildung in den Krieg geschickt, fanden sie sich nach ihrer Rückkehr in einer Gesellschaft wieder, wo alle

anderen einen Platz gefunden hatten und sie nicht mehr vermittelbar waren. Arbeits- und Perspektivenlosigkeit waren unter den jungen Männern verbreitet, damit einher gehend Langeweile. Viele waren im Krieg als Kradfahrer eingesetzt, fuhren schwere Militärharleys. Sie wollten auch weiterhin Motorrad fahren, und sei es nur zum Zeitvertreib. Vorkriegsmotorräder waren in großer Zahl günstig zu haben, vor allem solche der Marken Harley Davidson und Indian. Tourendampfer, die mit zusätzlichem Zubehör nicht noch schwerer gemacht, aber dennoch individuell angepasst werden sollten. Das wurde erreicht, indem alles weggeschnitten wurde, das nicht unbedingt notwendig war. „Chopper“ war der Überbegriff, was vom englischen „to chop“ kommt und soviel wie abhacken heißt. Gleichzeitig war eine sportliche Linie wichtig, was durch ein Verlängern der Gabel erreicht wurde. Auch das eine kostensparende Angelegenheit, weil die Jungs dahinter gekommen waren, dass die Schubstangen von alten Ford-Automobilachsen vom Durchmesser genau in die Harley Gabeln passten.

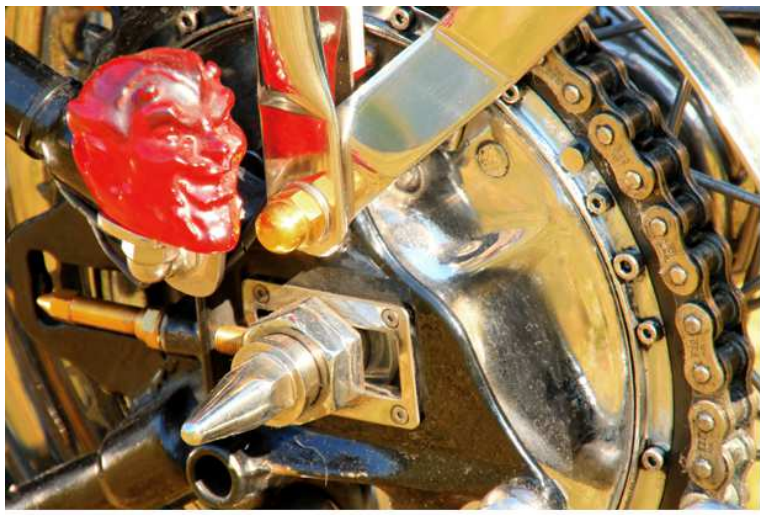


„Chopper“ oder „Californian Bobber“ (wie sie auch genannt wurden) kamen ab 1947 groß in Mode, nachdem eine Horde motorisierter Outlaws bei einem AMA Rennen im kalifornischen Hollister für ziemlich Randalen gesorgt hatten. Das verhalf der Chopper Szene zu ihrem angestrebten Rebellen Image, das in der Gruppe gepflegt wurde. Daraus entstanden berühmte Motorrad-Gangs wie zB die Hells Angels oder auch der Film „Easy Rider“, was beides das Imagebild sehr in eine bestimmte Richtung rückte.

Noch etwas war 1947 passiert, Harley hatte wieder einmal einen neuen Motor vorgestellt. Dem F-Head (seit 1909), Flathead (1928), Knucklehead (seit 1936) folgte der Panhead – nur die ersten Jahre mit einem Liter-, von Beginn an aber auch wahlweise mit 1200ccm Hubraum. Harleyjünger gaben den V2 Motoren ja immer Spitznamen, die sich an der Form der Zylinderkopfverkleidungen orientierten. Der Pfannenkopf folgte also dem F-, dem Flach-, und dem Knöchelkopf (1966 kam dann die Shovelhead, der Schaufelkopf). Die offizielle Bezeichnung war allerdings FL, die sich von

den Vorgängertypen durch einen hitzeresistenten Alu-Zylinderkopf, innenliegenden Ölleitungen und später dann wartungsarmen hydraulischen Ventilstößeln unterschied. Zwar blieb die harleytypische Springergabel bei einigen Modellen im Programm, 1949 wurde aber erstmals bei HD eine hydraulische Telegabel verbaut, die der Type den Namen Hydra Glide gab. Wieder ein schweres Tourenmotorrad, das aber nicht mehr zu unserer Geschichte gehört, die sich ja mit einem Chopper beschäftigt.

Kurt Müllegger gehört keiner Motorradgang an, er besucht lediglich ab und zu den SSS Stammtisch der „Senilen Schnecken Salzkammergut“, an dem sich Herren im leicht fortgeschrittenen Alter treffen, um über ihre Vorlieben für gemütliche Motorradausfahrten im Allgemeinen und ihr Faible für die Marke Harley Davidson im Speziellen zu plaudern. Kurt ist Besitzer einer EVO Harley, die permanenter Veränderung unterworfen ist, weil er sich das ganze Jahr mit ihr beschäftigt: im Sommer beim Cruisen, im Winter wird daran herumgeschraubt, gebastelt, geändert, verbessert ...



Jahrelang war Kurt auf der Suche nach einer Panhead, die in gleichem Alter sein sollte wie er selbst, was Baujahr 1956 bedeutet. Gefunden hätte er viele, aber keine war dabei, bei der sich der Preis in einem angemessenen Verhältnis zum Zustand bewegte - das Suchobjekt sollte für ihn ja lediglich eine günstige Basis für einen Umbau zu einem Chopper werden. Irgendwann hat er die Suche aufgegeben, seine Schrauberqualitäten konnte er ja an seiner EVO, an der Sportster seiner Gattin und an weiteren Harleys von Freunden und Bekannten ausleben. Außerdem tauchte eine andere Wunschvorstellung auf, ein Hot Rod würde gut in seine Garage passen. Sporadisch besuchte er im Internet bevorzugt die Seiten amerikanischer Autohändler, wo er eines Tages überraschend eine Annonce eines deutschen Harleybesitzers fand. Der bot eine bereits gechoppte 1000er Panhead EL an, Baujahr 1949, zu einem moderaten Preis mit europäischer Zulassung. Es entspann sich ein reger Mailverkehr, der mit einem dreitägigen Ausflug nach Kiel endete, wo Kurt den begonnen Umbau nach Hause holte. Dass die Harley nicht lief (der Grund, weshalb sie günstig zu kaufen war) und dass der Umbau noch in der Anfangsphase steckte, waren für ihn zusätzliche Motivationen.

Während der Verhandlungen hatte Kurt bereits Kontakte zu einem Techniker der regionalen Überprüfungsstelle geknüpft, hatte dem Fotos vorgelegt und seine Umbauabsichten geschildert. Schließlich sollte aus der Restauration ja kein Kunst- oder Ausstellungsobjekt werden, sondern der Chopper wollte angemeldet werden und müsste sich im Alltag bewähren. Nachdem das abgeklärt war, hatte Kurt schon wenige Wochen nach dem Kauf einen Termin auf der Prüfstelle, zu dem er die Umbaubasis im Transporter mitbrachte - um jetzt konkret abchecken zu lassen, was alles notwendig werden würde, um die Harley so zu gestalten, dass er dann auch die Zulassung erhalten würde. Erfreulicherweise fand der Techniker wenig zu bemängeln, aber laufen hätte er sie gern gehört, er müsse ja wissen, ob sie recht laut sei. Kurt musste zugeben, sie selbst noch nie gehört zu haben, sie lasse sich ja nicht starten. Nachdem sonst alles mit dem Techniker abgesprochen war, holte Kurt seine Papiere wieder bei der

Verwaltungsbeamtin ab, und ärgerte sich, gleich einmal 149,- Euro berappen zu müssen. Der Ärger verwandelte sich aber schnell in Freude, als er bemerkte, dass bei den Unterlagen sich auch bereits die Zulassungspapiere befanden. Nachgefragt beim Techniker erklärte der, dass es ihm ohnehin klar sei, dass ein altes Motorrad etwas lauter sein müsse, wenn sie Leistung entwickeln soll, und dass es sich bei der Pan nach dem Umbau um ein Kultobjekt handeln würde, bei dem sowieso andere Maßstäbe anzulegen seien.

Das alles passierte in den Monaten Dezember/Jänner, so dass bis Saisonstart ausreichend Zeit für eine umfassende Motor- und Getrieberevision blieb. Auch sonst hat Kurt viel verändert, zB die Duplexkette auf Riemenantrieb umgebaut. Originalität ist für ihn ja kein Thema, er ist Fahrer und Schrauber und kein Oldtimersammler. Was in diesem ersten Winter in Kurts Werkstatt aus dem Harley Chopper geworden ist sieht man auf den Fotos besser als man es in längen Sätzen erklären könnte. Viele der Details hat Kurt selbst auf seiner Drehbank angefertigt oder aus Abfall (wie zB einem defekten Messingluster) umgebastelt. Lediglich die Innereien des antiken Luxor-Scheinwerfers ließ er von einem Spezialisten anpassen (der hat damit einen für ihn neuen Geschäftszweig erkannt und ausgebaut, siehe www.karbidlampen-sammler.de) und die hämisch grinsende und die Zunge zeigende Faunfigur hat er im Internet erstanden - sie stammt aus der Wiener Bronze Manufaktur, ist also ein echtes Kunstwerk, das gut auf das mobile Kultobjekt passt.

Mittlerweile hat sich die Pan auf der Straße bewährt, hat aber auch schon für Ärger mit eifrigen Exekutivbeamten gesorgt, die zähneknirschend aber die eingetragenen Dezibelwerte zur Kenntnis nehmen müssen. Optisch verändert sie sich ständig, auch technisch erlebt sie weitere aus der Praxis als für notwendig erachtete Verbesserungen. Denn wie schon gesagt: Kurt vergnügt sich das ganze Jahr mit seinen Maschinen, im Sommer auf der Straße, im Winter in der Werkstatt!





