

Stephan peukuttaa onnistuneelle työlle. Onnistumisen kulmakivi oli neljän artistin yhteistyö ja ymmärrys. Ja tietenkin motoristiveljeys.

Faklat

Omistaja: Rainer Echardt
Rakentajat: Stephan, Guus, Chiko & Rainer
Tyyppi: Harley Davidson Shovelhead
Runko: Original Straightleg
Kone: Original Shovelhead
Tankki: Original Sportster
Keula: Original Showa
Pyörät: Original H-D
Muut osat: Simons Customin hyllyistä
Nahkatyöt: Rainer
Maalaus: Chiko
Ja kiitos ANDY motista!

Herrojen muista töistä löytyy infoa seuraavien linkkien takaa:
www.simonscustom.de
www.chikospinstriping.de
www.son-of-a-gun.de, www.vgmmotorcycle.com

TEKSTI JA KUVAT: MONONEN

TARINA KAHDEN HERRAN yhteisestä projektista alkaa noin neljän vuoden takaa. Nahka-artisti Rainer Echardt (Son of a gun Leathers, siitä SOAG) oli tuolloin ajopyöränä vanha sotapyörä, WLA 750, jonka käyntiin lähtöä ja muutenkin toimintaa sai joka kerta ennen ajoon lähtöä arvailu ja rukoilu. Asia sai katastrofaaliset mittasuhteet kun pyörää jo viidennen kerran palautettiin peräkärjessä kotitalille. Sen verran "paskakasa" oli Rainerille mieluinen, että vanhan sotaratsun annettiin levätä hetken, ennen ryhtymistä perusteelliseen jälleenrakennusruumbaan.

Tässä vaiheessa kuvioon tuli silloisen Southwest Customsin Stephan Simon. Rainer oli saanut vinkin silloin Mannheimissa verstaastaan pitäneen Simonin kyvyistä ratkaista mahdollisimman ongelmat. Niin tie vei nöyrästi gurun puheille Casterfelderstraße Mannheimiin. Pyörä otettiin pukille ja pikapikaa sihautettiin ruskeat pullot neuvoo antaviksi. Neuvot olivat tosiaan tarpeen. WLA osoittautui varsinaiseksi miinaksi, vaikka olikin sodasta selvinnyt. Äijien välille löytyi kuitenkin saman tien "brotherhood", niin kuin olisivat tunteneet toisensa vuosikaudet. Myöhemmin Rainer luonnehti suhdetta "Brothers from different mothers", "Veljekset eri äideistä", jonka myös Stephan varauksettomasti vahvisti. Pienet sille.

UNELMISSA CHOPPER

WLA tuli Stephanin käsissä kuntoon ja Rainer sai viimein päästellä pyörällään ilman huolia. Ajelut päättyivät aina vain useammin Stephanin pajalle, jossa ajatuksia vaihdettiin, pyöristä, naisista ja elämästä yleensä. Keskusteluissa tuli kerta kerran jälkeen esille Rainerin haave jäykkäperäisestä Shovel chopperista, ajopyörästä jolla voisi huolettomasti ajaa, ja nimenomaan ajaa. Muistot enimmäkseen peräkärjessä olleesta WLAsta olivat edelleenkin takaraivossa. Ja taas pienet sille.

INNOKASTA VIETIIN 100-0

Asia eteni konkreettisesti, kun joku hämärä tyyppi kaupitteli innokkaalle Rainerille Harrikan omaa Straightleg runkoa. Kaupat syntyivät hetkessä, heppu häipyi massit mukanaan ja Rainer jäi tuijottamaan verstaansa pihaan jäänyttä putkihässäkkää. Soitto Simonille – nyt on raami johon voi alkaa rakentaa. Ja runko kärryssä Albstadista Mannheimiin heti, tajunnanvirrassa unelmien chopper-bobber. Ja projekti toteutettaisiin vain ja nimenomaan Southwest Customsin kellariverstaassa. Ukossa oli virtaa niin että ei meinannut nahkahousuissaan pysyä. Perillä innokkaan artistin ostos pultattiin jigiin ja esille kaivettiin karkeitä mittavälineitä. Mittauksien tuloksena niin hienona ja hyvänä kaupiteltu runko todettiin aika propelliksi... hyvä ettei itku päässyt Rainer paralta. Innokasta ostomiestä oli viety oikein kunnolla. Edessä oli raami joka vaatisi enemmän kuin tarpeeksi töitä ja taas töitä, eikä myyjääkään enää saatu puhelimeen, ikinä.

Stephanilla oli kuitenkin lääke Raineriin ahdinkoon. Rungon voi lähettää Hollantiin, Hengeloohon paikalliselle rungogurulle, Guus Hooglandille, VG Motorcyclesiin. Guus tekee ja korjaa runkoja ihan leipätoikseen ja korjaa rungon suoraksi vaikka se olisi piparin muotoinen. Rainerin loistohankinta teetti kyllä vähän enemmän kuin tarpeeksi töitä. Helpompi olisi ollut nostaa ehjä runko hyllystä ja siirtää identiteetti siihen. Työ kuitenkin tehtiin vaikka tulikin verta ja hikeä, ei sentään kyyneleitä.

MUUTTO KIRKKAAMPAAN SALIIN

Tässä vaiheessa tarinalle tuli hetken stoppi, kun paja muutti Viernheimiin, Mannheimin lähistölle. Verstaasta ei ollut enää kustannustehokasta pitää Mannheimin pyöräkadulla, kun asumakiinteistöistäkin vapautui sopivasti tilaa verstaalle. Sorvit ja pelit kuorma-autoihin ja puolen tunnin siirtymä uuteen osoitteeseen. Pajan rakentaminen otti parin kuukauden työajat, mutta se ehdottomasti kannatti. Pyöräkadulla oli kyllä mukava pitää speedshoppia, mutta varsinainen työnteke häiriintyi tehokkaasti aina kun joku tuli kyselemään T-paitoja. Samalla merchandise-tuotteet siirrettiin nettikauppaan, mikä oli sekin loistovalinta. Samalla nimi muutettiin uutta firmaa paremmin kuvaavaksi, Simons Customiksi. Edelleen Rainerin pyörän visiot tulivat kumpaisenkin herran ajatuksiin tuon tuostakin. >

Rainerin

SOAG SHOVEL

Shovelhead on rakennettu ajopyöräksi omintakeiseen stuukkiin. Saksassa tehtyyn Lapiopää-chopperiin tuli motti Suomesta.



"Tyllook". Vaikka musta väri viekin päähuomion, siitä täältä nousee tajuntaan hieoja ja detskuja.



Rainerin kädenjälki näkyy hienosti satulassa. Pakoputken linjaus ja upotukset on inspiroitu Flying Choppersin Andyiltä.

Pajan valmistuttua ensimmäiseksi työksi otettiin Rainerin pyörä. Runko oli palannut Guusin käsittelystä uudenveroisena ja odotti jigissä uutta tulemistaan. Projektin kanta-ajatuksena oli tehdä oma, omanlaisensa pyörä, johon ei mitään katalogiosia laitetaisi. Mitään piirustuksia ei myöskään tehty. Osia poimittiin Simonin hyllystä sitä mukaa kun niitä tarvittiin ja jos siellä ei ollut, osat tehtiin itse. Simppeliä. Osia oli nimitään silloin hyllyt turvoksissa. Nyt on toisin, kun Russell Campbell rahatasi suuren osan biiteistä sumujen saarelle. Mutta jotain vielä puuttui.

SUOMI-YHTEYS

Eli moottori. Sitähän ei millään löytynyt, ei sitten mistään. Meni ihan kankun raapimiseksi koko homma, toteaa Stephan. Kunnes...

– Suomihan on kaikkien vanhojen Shoveleitten kierrätyspiste ja romuttamo. Soitanpa Andyille, tuolle mukavalle hahmolle johon tutustuin Kustom Kulture Showssa Helsingissä 2016.

Tässäkin tapahtui heti sama juttu kuin Rainerinkin kanssa, äijät puhuivat heti samaa mechanical längwitsiä kuin olisivat aina tuntenet toisensa. Tästäkin muodostui vankka ystävyysuhde ja Andy on sittemmin vierailut myös Stephanin pajalla matkallaan Baseliin. Pitstop Viernheimissa venyi muutamaksi päiväksi ja tulihan siinä muutama bissekin kumottua.

Mutta takaisin moottorin hankintaan. Toiveet moottorin löytymiseksi alkoivat jo hiipua kunnes puhelimeen tuli textari. Kotkan seudulta oli löytynyt myynnissä oleva pata, mutta kohta olisi kiire takaisin lautalle. Kone irrotettiin ajokuntoisesta pyörästä ja hoidettiin pikapikaa Helsinkiin. Sitten putki punaisena kohti Turkuja ja lauttaa. Viimeisellä minuutilla kerettiin lauttaa. Laivassa taas pienet sille.

VÄRISTÄ VÄÄNTÖÄ

Viernheimissa mosa rahdattiin moottorispecialisti Hermelle, joka avasi padan. Kuinka ollakaan, eihän se nyt ihan sitä ollut mitä oli lupailtu, mutta kokonainen kuitenkin. Perusosat vaihdettiin uusiin ja saatiin luottoa, ettei mottia ihan heti tarvitse purkaa. Näillä toimin projekti eteni taas jättiiloikin. Moottori ja vaihteisto puhdistettiin, puhdistettiin vielä uudelleen ja pintoihin vedettiin musta pulverimaali. Ainut joka siellä päin osaa kyseisen homman on Ralf Müller, Metal Skin Worksilta. Motista tuli tosi tylyn näköinen. Kaikki muut pultit, mutterit ja muut hilut poltettiin tummiksi Simonin verstaalla.

Motti saatiin kiinni runkoon sen enemmittä vaikeuksista, mutta muiden peltiosien väri oli vielä hakusessa. Palaveriin pyydettiin Chiko, Chikos Pinstripingilta, joka myös ehdotti tylyn mustan vastapainoksi räväkkää vihreätä, eikä antanut periksi, vaikka oli alkuun häviöllä

1-2. Muutaman neuvon antavan jälkeen täysin erimieltä ollut kaksikko antoi periksi Chikon suunnitelmalle ja maalattavat palaset siirtyivät Stephanin El Caminon lavalla Chikon verstaalle.

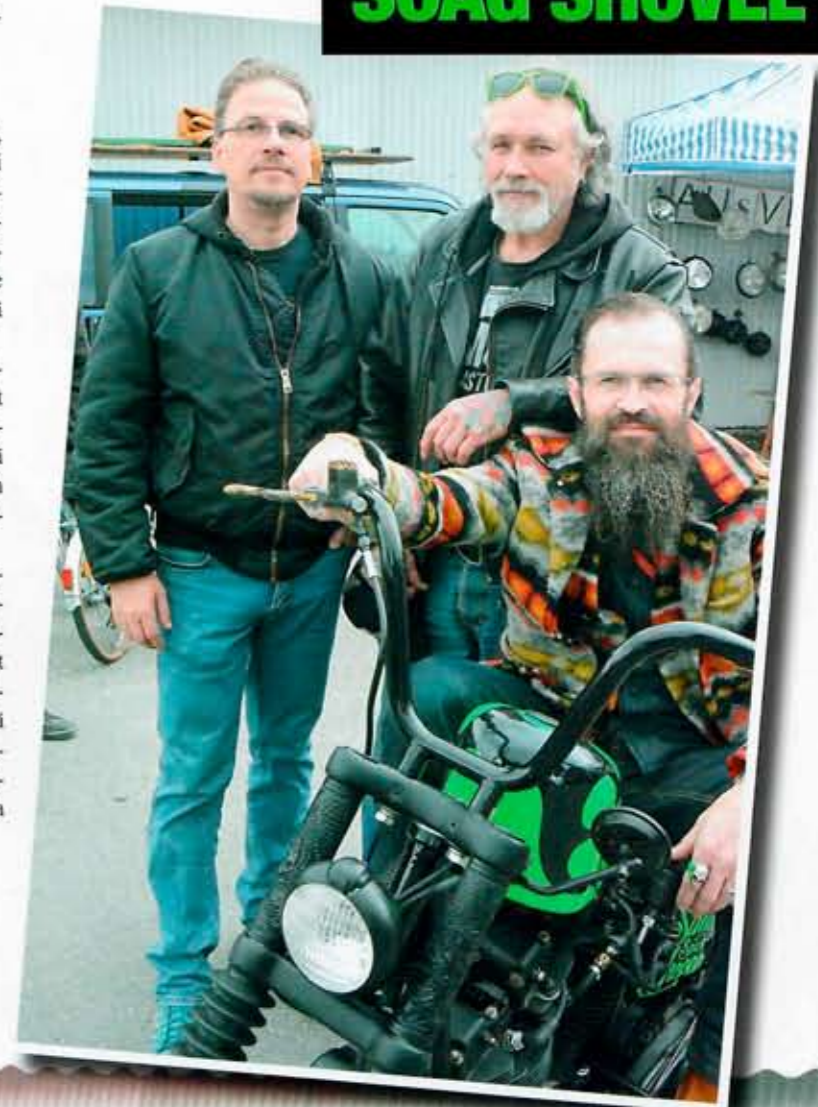
LEATHERWORK

Seuraavaksi tuli Rainerin vuoro antaa oma panoksensa projektiin, nahkasyöt. Mitään hapsuvirityksiä tähän pyörään ei laitettaisi, se oli selvää. Lukuisissa pienissä, ja vähän isommissakin osissa toistuu Rainerin hienolla ammattitaidolla kaiverretut nahkasomisteet. Jo pelkästään satulan voisi nostaa seinälle tauluksi, niin hieno se on. Muutenkin nämä hienot nahkasomisteet antavat ilmettä muuten niin raa'alle yleisilmeelle. Kun pyörää katsoo lähempää, huomaa lukuisia pieniä yksityiskohtia joita ei vähän matkan päästä edes erota.

Kaikkien kommeluksien jälkeen Chiko sai tärisyttävän vihreä-musta maalauksen valmiiksi. Muutamat tekstit siellä täällä korostavat äijien asennetta. Kun tehdään jotain, tehdään kuin itselle. Kokoonpanon jälkeen Rainer on saanut nautiskella juuri sellaisesta pyörästä kuin hän itse oli haaveillut. Jopa tarkkaakin tarkemmat kotikaupungin gyyt ovat antaneet Leather Meisterin ajella aivan rauhassa. Ja pyörällä on ajettu, paljon. Ajamiseen se on ensisijaisesti tarkoitettukin.

Pyörän rakentaminen aivan itse olisi ollut varmaan pitkäänkin pitempi prosessi, mutta onneksi on ystäviä. Eikä pelkästään raa-kaan työhön, vaan myös jakamaan asioita ja ideoita. Tässä tapauksessa Stephan hoiti konepuolen sekä kasauksen. Guus runkohommat ja Chiko pensselöinnin. Itse Rainerille jäi mieluista viimeistely omilla hienoilla nahkatöillä. Toimittajan mielestä pyörä on värisyttävä poikkeus saksalaisen pyöränrakennuksen valtavirrasta, se toimii hienosti ja siitä löytää silmäillessään koko ajan uusia pikku yksityiskohtia. Kaikkea ei tarvitse kromata, vaikka ei aivan huippuja ole tehoissa saavutettu. SAVE THE CHOPPERS! •

Omistaja ja nahkavelho, Rainer Ehardt, teknikkaguru ja kokoonpanija, Stephan Simon ja Arnd Schuhmann, joka piti huolta teamin ruoka- ja etenkin juomahuollosta.



Tyly ja sopusuhtainen look on saatu aikaan yhdistelemällä alkuperäisiä, parhaita paloja ja omaa työtä onnistuneesti.