Die ITM-Flotte seiner Muscle-Trikes, so etwas wird es sicher nie wieder geben!

Chopper-Centrale-Simon

Jedem ist die „Chopper-Centrale-Simon" besser unter dem Kürzel CCS bekannt. Der ehemalige Trikehersteller machte sich mit seinen außergewöhnlichen Fahrzeugen in den 80ern schnell einen Namen. Viele der dreizehn Modelle laufen heute noch. Wir besuchten Werner Simon, den Urvater des Trikebaus.

Werner Simon, der Gründer, Konstrukteur und Trike-Pionier, begann 1980 zunächst mit dem Bau von Choppern nach amerikanischem Muster. Er gründete im selben Jahr die Firma CCS in München. Zunächst verbaute er Easy-Rider-Gabeln und Stufensitzbänke in BMW-Motorräder. So entstanden bei ihm die ersten Chopper. Das war Trend und entsprach dem damaligen Zeitgeist. Hier entstand auch das CCS-Firmenlogo, das in die Tanks gestempelt wurde.

Trikes waren in Amerika bereits lang vor 1980 salonfähig. Bei uns kannte sie aber noch kaum jemand. Werner Simon sah sich bei der Firma Styers diese US-Dreiräder an und beschloss daraufhin, solche Fahrzeuge auch in Bayern zu bauen.

Fast zur gleichen Zeit, etwa Mitte 1981, gelang es in Osnabrück einem gewissen Dietrich Fecht, ein aus den USA importiertes Trike durch den TÜV zu bringen und zum deutschen Straßenverkehr zuzulassen. Er war damals mit seinem MF1 definitiv der erste.

Kurz darauf, Anfang 1982, präsentierte auch CCS sein erstes Trike beim TÜV in München. Es hörte auf den Namen Scorpion und konnte vom Zweisitzer zum Dreisitzer umgebaut werden. Die Zulassungsart dafür musste erst erfunden werden. Sie lautete im Amts-Deutsch Sonder-Kfz. Der TÜV verlangte dafür sogar eine Windschutzscheibe. Die härteste Prüfung stand aber noch bevor. Für die Typisierung mussten 500 Kilometer auf der MAN-Schlechtwegestrecke abgespult werden. Das Scorpion wurde auf einer Lkw-Teststrecke auf Herz und Nieren gecheckt und das im wahrsten Sinne des Wortes.

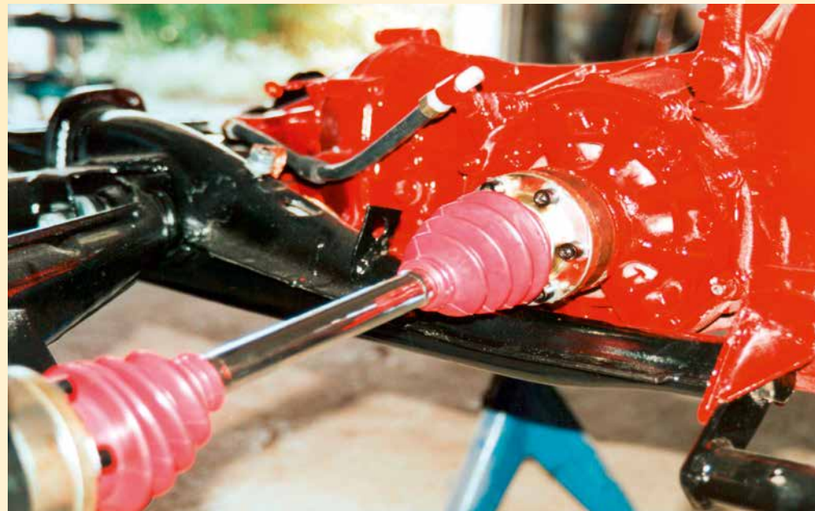
Auch künftige Kunden hat CCS bereits berücksichtigt. Sie bauten kleine Trikes für Kinder. Zwei davon existieren heute noch.

Eine bombastische Erscheinung von hinten. Knallroter Motor und 345er Schlappen machten ordentlich was her!

„Ich bretterte über eine brutale 200 Meter-Rüttelpiste und diverse andere Folterfahrbahnen. Ich musste da mit etwa 80 Sachen drüber. Ich hatte Angst, auch noch die Kotflügel zu verlieren, die Lampen waren schon abgefallen. Das war Rodeoreiten pur und das Wahnsinnigste, was ich jemals erlebte. Das tat richtig weh", erzählte uns Werner Simon. Aber der Prüfling hat alles mit Bravur bestanden. Selbst bei den Rissprüfungen war der Befund negativ. „Unsere Rahmenkonstruktion war sehr solide ausgelegt. Die Knotenbleche hatten 12 Millimeter und die Springergabel bestand aus St52-Stahl. Leider war der Motor mit 34 PS relativ

Wer dem Auge etwas Gutes tun wollte, ließ Teile seines CCS exklusiv gravieren. Diese Gravuren ergänzten nahtlos die Optik von Airbrush und Punzieren.

Auch das gab es, ein rot lackiertes Getriebe, rosa Manschetten und verchromte Antriebswellen.



Das „Chopper“ war ein abgespecktes Modell und hat sich auf die wesentlichen Merkmale eines Trikes reduziert. Markant waren die vier serienmäßigen kurzen Highpipes. Außergewöhnlich auch der verchromte Original Harley-Tank mit Instrumententafel. Er brachte zum 28 Liter Serientank zusätzliche 15 Liter Reserve. Ebenfalls ungewöhnlich war die gedrehte Springergabel. Auch hier konnte man von 21.350,- DM in der Serie, bis 36.800,- DM einiges an Geld ausgeben.

Das „Baracuda“ war ein Trike für Individualisten. Am auffälligsten war das große Cockpit. Es bot viel Raum für Instrumente und ein Radio. Außerdem standen verschiedene Lenkervarianten zur Auswahl, wie für alle anderen CCS-Modelle auch. Notwendig wurde es, weil der TÜV zur damaligen Zeit keine mitlenkenden Scheinwerfer mehr eingetragen hatte. Leider hat sich das „Baracuda“ nicht durchgesetzt.
Diese interessante Variante schlug in der Serie mit 21.850,- DM und in der Topausstattung mit 36.950,- DM zu Buche.

schwach. Dafür hatten wir 235er Hinterräder. Heute lacht da zwar jeder drüber, aber wir waren stolz auf diese Schlappen! Im Übrigen hatten wir die ersten 10 x 10 Zoll (Waschtrommel) Felgen mit frei gestellten Kotflügeln. Der TÜV versuchte damals tatsächlich, unsere Fahrzeuge nicht zum Straßenverkehr zulassen zu müssen. Heute wissen wir, es ist Gott sei dank anders gelaufen.“

Damit aber nicht genug, die technischen Überwacher verlangten auch noch 2.000 Kilometer auf der Rennstrecke. Was blieb also übrig? CCS mietete kurzerhand den Hockenheimring und der Prüfer stand mit der Stoppuhr dabei. „Ich erinnere mich noch genau daran, wir hatten das Problem, dass wir etwa alle 300 Kilometer den Vorderreifen wechseln mussten. Die Dinger hielten einfach nicht länger. Uns flogen wirklich die Gummifetzen um die Ohren. Die Reifen lösten sich bei diesen Belastungen regelrecht auf. Wir waren heilfroh, dass wir Helme trugen. Am ersten Abend gingen wir nicht in die Kneipe, sondern in die Apotheke und besorgten uns Franzbranntwein zum Einreiben unserer Muskeln. Keiner hatte damit gerechnet, dass uns das so schlaucht.“

Letztlich blieb den Blaukitteln aber nichts anderes mehr übrig, als das erste bayerische Trike nach bestandener Marathonprüfung 1982 zum Straßenverkehr zuzulassen. Es hatte damals einen Verkaufspreis von etwa 15.000 Mark. (Anmerk. d. Red: Ein Wahnsinn, wenn man bedenkt, dass ein Trike für viele ein Zweit- bzw. Drittfahrzeug ist und was dieses Dreiradhobby heutzutage kostet. Selbst für 15.000 Euro bekommt man bei keinem Hersteller ein Neufahrzeug!)

Die ersten Bausätze bei CCS gab es schon für rund 8.000 Mark.

Danach entstanden im Laufe der Zeit die vielfältigen CCS-Modelle mit den unglaublich aufwändigen GfK-Karosserien. Das wäre aber ohne eine Faserspritzmaschine kaum realisierbar gewesen. Nur so konnten an einem Tag bis zu drei unterschiedliche Karossen geformt werden. Verschiedenste Konzepte mit vielen Motorvarianten kamen daraufhin zum Einsatz. Werner Simon erschloss mit seinen Konstruktionen in den 80ern viel Neuland und erleichterte damit anderen Herstellern in mancherlei Hinsicht die Zulassung.

Unumstritten dürfte aber sein, dass diese Trikes sehr innovativ waren und das war nicht zuletzt der Hartnäckigkeit und den Ideen ihres Erbauers zu verdanken.

Nach einigen Ortswechseln, aus Platzgründen zunächst von München nach Albertzell, dann nach Markt Indersdorf, landete CCS schließlich in Herrschenhofen. „Es war ein kleines, gemütliches Bauerndorf. Wir hatten dort unsere beste Zeit. Jedes Jahr veranstalteten wir mit unseren Kunden und den Dorfbewohnern ein Trike-Treffen. Hier produzierten wir bis Ende 1993. Insgesamt haben wir etwa knapp 500 CCS-Trikes verkauft.“

Dann kam Werner Simon eine neue Idee. Ein Freund hatte sich ein Boss-Hoss-V8-Motorrad gekauft. Warum sollte dieses Chevy-Achtzylinderaggregat nicht auch in ein Trike passen? Die Entscheidung war schnell gefallen. Er beschloss, seine Firma CCS zu verkaufen und ab sofort nur noch V8-Dreiräder zu bauen. Gesagt, getan. Er besorgte sich einen 5,7 Liter „Small-Block“, die Chevy-Technik samt Automatikgetriebe dazu, und legte los. Es entstanden die legendären ITM-Monster (International Trike Marketing). Die Krone für diese revolutionäre Idee bekam Werner Simon postwendend in den USA, in Daytona und Sturgis. Dort räumte er 1996/97 alle Pokale ab, die man überhaupt mit einem solchen Gefährt bekommen konnte. Sie zieren in Reih und Glied bis heute prunkvoll sein Wohnzimmer. So etwas Verrücktes kannten die Amis bis dahin nicht.

Ein absoluter Hammer dieser Nachläufer. Sah super aus der Kleine und konnte für jedes CCS-Modell in passender Optik geliefert werden. Ein Leergewicht von 80 Kilogramm und ein zulässiges Gesamtgewicht von 300 Kilogramm machten den Anhänger zum perfekten Begleiter. Bei einer Länge von 2,20 Metern, einer Breite von 1,60 Metern und einer Höhe von nur 0,80 Meter war er mit der passenden Design-Lackierung mit 4.299,- DM ein echtes Schnäppchen! Leider gibt es das Teil nicht mehr, schade, er hätte auch heute noch seinen Markt! Wir haben mit Ralf Roel gesprochen, er besitzt die Gfk-Form für diesen Anhänger und überlegt, falls es Anfragen geben sollte, den Kleinen wieder zum Leben zu erwecken!

Das „Thunderwing“ war eine Weiterentwicklung des „Dakota“, nur für zwei Personen. Durch den Flügel und das hohe Heck ist das Trike heute noch ein absoluter Eyecatcher. Das Cockpit war für damalige Verhältnisse schon sehr gut ausgestattet. Gegen Aufpreis gab es auch spezielle Schalensitze. Je nach Ausstattung konnte man zwischen 24.950,- DM und 37.350,- DM dafür ausgeben.

Werner Simon

Er legt immer noch gerne selbst Hand an und schraubt mit Begeisterung an den Muskle-Cars seiner Kunden.

Werner Simons eigentliche Leidenschaft sind und waren dicke PS starke US-Schlitten. Heute betreibt er einen US-Car-Shop.

Werner Simon ist außerdem ein leidenschaftlicher Gitarrensammler. Fast 100 Stück hat er im Laufe der Zeit zusammen getragen.

Der „Streamliner“ wurde speziell für wassergekühlte Motoren entwickelt. Da diese Antriebe aber keine schöne Optik bieten, wurde die Karosserie hinten geschlossen. Bei der Motorisierung hatte CCS Golf-, Audi-, und Passatmotoren im Programm. Für die Wartung gab es eine große Öffnung im Heck und für Gepäck stand links und rechts ein Staufach zur Verfügung. Davon wurden nur drei Exemplare gebaut, aktuell sind noch zwei fahrbereit. Nach Aussage von Werner Simon hätte die Gfk-Karosse die Firma fast in den Ruin getrieben. Es kostete 26.550,- DM.

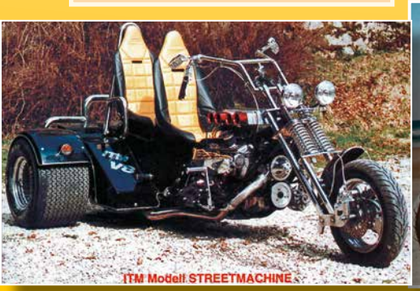
Das ITM „Green Monster" war ein reiner Einsitzer und am Heck saß ein Monsterflügel. Außerdem waren einige Teile vergoldet, wo gab es das?

Nicht nur ein Reihendreisitzer, sondern auch ein Five-Wheeler. Leider war es ein absolutes Einzelstück und dürfte sehr wahrscheinlich nicht mehr existieren. Letzte bekannte Zulassung war FFB.

Kraftvoll, größer, schneller. Ein tierisch klotziger Motor sitzt vorne in einem Gitterrohrrahmen.

Das war für Trikefanatiker das Maß aller Dinge, ein Chevy V8-Motor. Der absolute Hammer zur damaligen Zeit, Power ohne Ende.

Die ITM-Trikes gab es natürlich auch als Dreisitzer. Hier konnten auch die Fondpassagiere das V8- Feeling genießen.



Was ist das? Ein Trike? Ja aber was für ein Trike, auf jeden Fall keins von den Dingern, das man bisher kannte! Es ist ein Monster-Trike!

Hier am Strand von Daytona räumte der Erbauer der ITM-Monster, Werner Simon, alle Preise ab, die es bei der Daytona Bike-Week zu gewinnen gab.

Der „Roadliner" war ein extravagantes Showtrike. Inspiriert wurde Werner Simon durch einen Truckerfilm im Fernsehen. Als Basis diente das Fahrwerk des „Phönix". Die Gfk-Haube und die sehr hohen Truckerrohre waren sicher einmalig und wurden nie kopiert. Ebenfalls sehr innovativ, und sicher heute noch aktuell, war der kleine Anhänger mit Einzelradaufhängung und freigestellten Kotflügeln. Für diese Sonderanfertigung mit Schräglenkerachse, 345er Reifen und 75 PS-Boxer musste man 38.350,- DM löhnen.

Zu seinen prominentesten Kunden zählte „Mohammed bin Rashid al Maktoum", der damalige Kronprinz und heutige Herrscher von Dubai. Der stand eines Tages mit etlichen Bodyguards im Laden und kaufte zwei V8, die extra für ihn angefertigt wurden.

Bis Januar 2000 wurden 72 dieser ITM-V8-Monster-Trikes zum Leben erweckt. Im Gegensatz zu den variantenreichen CCS-Modellen gab es das V8 nur in zwei Ausführungen. Sie besaßen in der kleinsten Version 220 PS, wogen etwa eine Tonne und waren ab 50.000 Mark zu haben. In der Topversion, mit einem „Highoutput" ZZ4-Corvette-Motor, hatte das Teil satte 345 PS und lief unglaubliche 240 Stundenkilometer. „So etwas konnte man mit nichts vergleichen, dagegen waren alle anderen Micky-Mouse-Trikes. Ich besitze noch alle Teile für ein V8. Sollte sich ein Leser des Trike-Magazins dafür entscheiden, wäre ich bereit, noch einmal in meinen Blaumann zu steigen und dieses dann allerletzte Monster exklusiv nach dessen Wünschen zu bauen!"

Werner Simon lebt heute im niederbayerischen Plattling und betreibt einen US-Car-Shop. Außerdem veranstaltet er sowohl in Pullman-City im Harz als auch in Pullman-City bei Passau das „Giganten-Treffen", ein Boss-Hoss- und ein Harley-Davidson-Treffen. Tausend Fahrzeuge und bis zu 30.000 Besucher sind bei diesen Events keine Seltenheit. ✖

<be free on three
**af*

Das „Streak" war das Grundmodell von CCS und das erste in Deutschland zugelassene Trike mit freigestellten Kotflügeln. Es besaß einen abnehmbaren Kofferaufbau, er war nur kleiner als der des „Phönix". Auch hier konnte problemlos das gesamte Zubehörprogramm von CCS verbaut werden. Mit Serienausstattung kostete es 20.950,- DM, mit Vollausstattung 35.950,- DM.

In eigener Sache:

Wenn sich genügend CCS-Fans bei uns melden, werden wir versuchen, eine Ausfahrt mit dieser Gruppe durch den schönen Naturpark Bayerischer Wald zu organisieren. Endpunkt der kleinen Tour wird Plattling sein, wo uns der Konstrukteur und Trike-Pionier Werner Simon empfangen wird. Das schönste, älteste und ausgefallenste CCS-Trike bekommt einen kleinen Anerkennungspreis.
Infos unter: Tel: 09661-51212, 09621-307611 oder unter achim_fruth@yahoo.de

Ralf Roel

Ralf Roel ist seit 1992 selbstständiger Unternehmer. Er betreibt einen Trike- und Quad-Handel mit Werkstatt und Verleih in Allershausen.

„Ich war von 1988 bis 1992 Mechaniker bei CCS in Herrschenhofen. Wir haben die Trikes dort von der Pieke auf gebaut. Mit Stangenware aus Profilstahl und Schweißlehren fertigten wir die Rahmen in Handarbeit. Vom Rohmaterial bis zur Auslieferung hat der Bau eines Fahrzeugs etwa eine Woche gedauert. Heute läuft das in maximal zwei Tagen ab. Wir mussten damals schon Teile auf Vorrat produzieren, denn oft war der Bedarf enorm. Wir verkauften in einer Saison manchmal bis zu 50 Trikes. Das war zu der Zeit unglaublich viel, weil es Hersteller wie Rewaco oder Boom eben noch nicht gab. Natürlich hatten wir in der Anfangszeit auch zahlreiche technische Probleme, bedingt dadurch, dass wir sehr viele gebrauchte Teile verwendeten. Wir haben vom gebrauchten Radbremszylinder, über gebrauchte Motoren, Getriebe, Antriebsachsen, bis zu Trommelbremsen, Schaltkulissen oder Handbremsaufnahmen, alles aus Käfern ausgebaut. Bei den Motoren wurde das Öl gewechselt und die Kompression geprüft, die Getriebe auf Funktion gecheckt und lackiert. Dadurch ergaben sich natürlich öfter aufwändige Garantieleistungen, die teilweise auch berechtigt waren!
Wir kauften damals komplette VW-Käfer auf dem Gebrauchtwagen-Markt und haben die Dinger im Schnelldurchgang zerlegt. Das ging mit Flex und Schweißbrenner in maximal drei Stunden relativ flott, bis wir alle benötigen Einheiten heraus gebrannt oder geschnitten hatten. Da bekommt man sehr schnell Routine. Zuerst musste aber immer der Tank raus, sonst ging so ein Käfer schon mal in Flammen auf.
Wer mehr Power wollte, bekam auf Wunsch einen 2,3 Liter-Typ 1-Käfer-Motor mit 140 PS. Das war das höchste der Gefühle im Antriebsbereich und wurde aus den USA importiert. Mein persönliches Highlight bei CCS war das Dreisitzer-Trike. Man saß hintereinander und das war sicher einmalig.
Nachdem ich im Laufe der Jahre andere Interessen verfolgte, habe ich mich Ende 1992 selbstständig gemacht, mir die ersten Boom-Bausätze gekauft und bin Trike-Händler geworden. Es war zwar eine harte Zeit, aber für mich der richtige Weg! Heute gibt es die Firma Roel-Trikes seit 16 Jahren und ich habe es nie bereut, auf drei Räder gesetzt zu haben".

Das waren noch Zeiten bei CCS, lange Haare und Schnauzer.