

## Matthias Auth mit zwei Motorrädern unterwegs

Zurück in das Jahr 1989. Die Falcone-Post liegt aufgeschlagen neben dem Merkzettel: Blumen gießen. Licht aus? Schlüssel abgeben. Lire tauschen, und läßt die Adresse von Domenico Banalotti, Via Orti 7, 25807 Saló, erkennen. Saló liegt am Gardasee - und der wiederum auf unserer Urlaubsrouten. In dem schon umgeschnallten Nierengurt verschwindet der Zettel mit der Adresse neben den zwei obligatorischen Groschen (zeitgemäßer Tip: auf drei Groschen aufstocken oder Telefonkarte). 900 Kilometer später finden wir uns in den mit Zweiradfragmenten vollgestopften Gewölben des sympathischen Italieners. Nur mal so ein bißchen herumschnuppern und ein paar Falcone-Rasten mitnehmen ... Daß neben der Flasche aus dem Banalottischen Weinkeller auch noch die lang erträumte

V7 abfällt, stellt mich vor die Frage: Was machst du jetzt mit zwei Guzzis und drei Zylindern? Nach dem Leeren der süffigen Zugabe fällt die Entscheidung leicht. Wenn zwei Zylinder gut für zwei Räder sind, dann ist einer gut für drei! Flugs werden die Fragmente eines Stoye-Seitenwagens aufgetan.

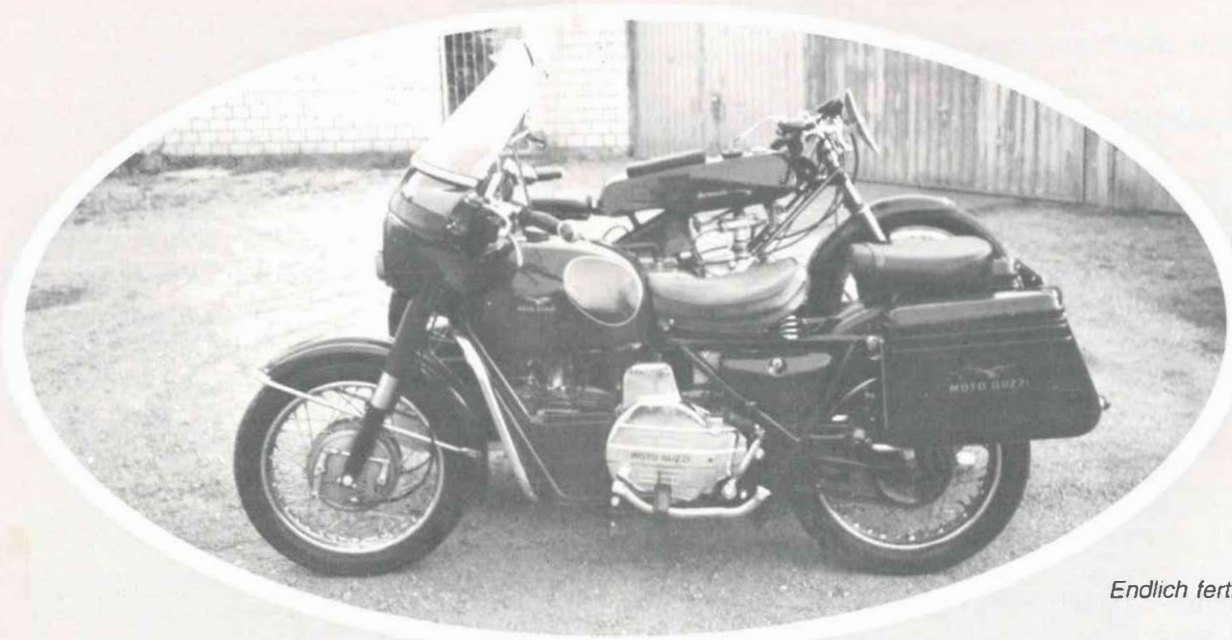
Schon während des Telefonats mit Edmund Peikert, Spezialist aus Wuppertal, habe ich mich aus anslußtechnischen Gründen von dem schönen Alu-Boot verabschieden müssen. Also doch ein 08/15-Velorex; dafür neu und immer noch preisgünstiger als das vergammelte Steib- oder Sonstwas-Angebot! Auch Edmund ist nun zufrieden und tüfelt stabile und TÜV-gerechte Vier-Punkt-Anschlüsse zurecht.

Es folgen zwei Sommer und drei Winter sorgenfreies Gespannfahren, allerdings mit einem Wermutstropfen: die Werkzeugkiste und ein mit Sand gefüllter Sonnenschirmständer stellen sich zwar als optimal beschwerende aber auch auf die Dauer als

schwer trostlose Begleiter heraus. Und diejenige, die mich sonst auf allen Wegen begleitet, weigert sich vehement, in diesen - so Zitat - "Kindersarg" einzusteigen. Statt dessen wird lieber meine DKW RT 200 in Beschlag genommen, und ich muß schauen, wie ich auf drei Rädern hinterherschaukelnd den Anschluß bzw. die Anschlüsse nicht verliere.

Die letzte Hoffnung auf eine harmonische Dreisamkeit mit drei "F" - Freundin, Fahrer und Falcone - ist dahin, als eine Aermacchi 350 SS für das erste "F" ins Haus steht. Die 350er wiederum ist so eine Art geistiger Ableger meiner Aermacchi à la Verde Rennmaschine, die mich bei VFV-Gleichmäßigkeitsläufen in Bewegung hält. Mit dieser kleinen, flotten, rotleuchtenden Rakete ergibt sich ein Problem: ein Motorrad im Renntrimm kann unmöglich auf eigener Achse über Deutschlands Straßen bewegt werden. Ein größeres 4rädiges Vehikel kommt schon aufgrund des eigenen überfüllten Fuhrparks nicht in Frage.

# Fünf Räder und zwei Zylinder



Endlich fertig!

Und die besten Freunde ständig am Wochenende ohne eigenes Fahrzeug zurückzulassen, macht auf Dauereinschlechtes Gewissen. Also fasse ich zusammen: lustlose, lastenfreie Gespannfahrten aufgrund mit Solofahrten ausgelasteter Freundin und lästige (4rädige) Lastentransporte aufgrund nicht straßenzulässiger Verkehrslast - das gibt last not least: den Falcone-Lastentransporter!

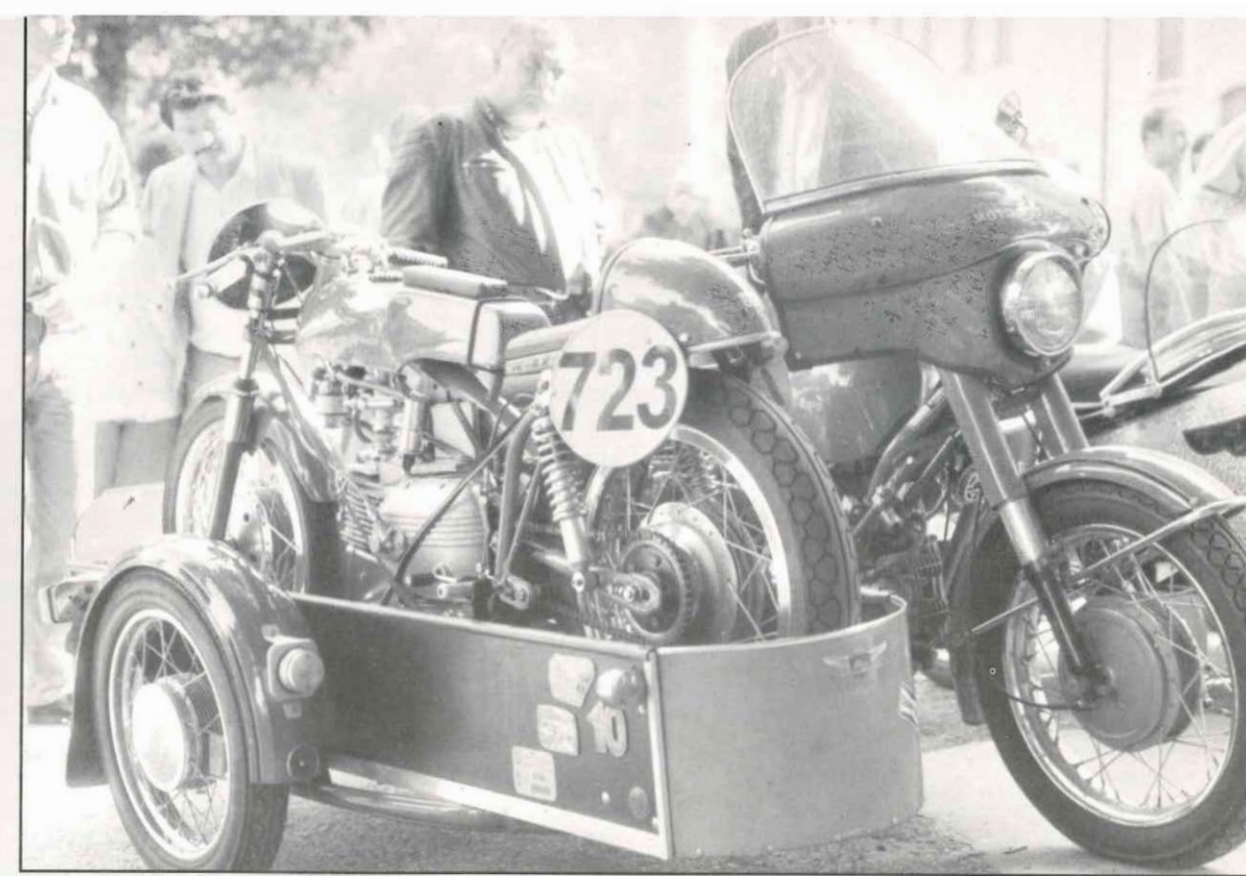
Nun denn, 19er Schlüssel viermal angesetzt und das Polyesterboot des Velorex auf Abruf in die Ecke gestellt. Auf den nun übriggebliebenen trapezförmigen Rahmen erst mal die Aermacchi draufheben und schauen, was überhaupt so geht. Die Fuhre taucht unter dem 95 kg Kampfgewicht mächtig in die Feder des Seitenwagenrades. Da schafft eine verstärkte Ausführung (z.B. von Stemmler, Remscheid, ca. 60 DM) Abhilfe. Da die Lenkstummel des sonst sehr schmalen Motorrades stören, muß sie rückwärts, also mit dem Hintern nach vorne, gestellt werden. So wird Platz für das doch so wichtige Lenken beim Gespannfahren geschaffen.

Dieser erste faszinierende Eindruck zweier italienischer Konstruktionen, denen man nun einträchtig, wie sie nebeneinander stehen, ansieht, wie eng sie doch miteinander verwandt sind, läßt den Aufbau vorantreiben.

Eine 20 mm starke Spanplatte aus dem Anhängerbau - wasserfest - wird auf Aermacchi-Maße zurechtgeschnitten. Auf dieser "Grundplatte" wird eine Aluminium-T-Schiene über die ganze Länge mittig verschraubt. Dies gibt eine erstaunliche Stabilität und wiegt zudem so gut wie nichts!

Eine ca. 30 cm hohe Wand aus dünnem Sperrholz mit Winkelschienen, mit der Grundplatte verschraubt, läßt die nun entstandene "Kiste" so ausschauen, als solle man darin ewig ruhen (also doch ein "Kindersarg"?).

Eine Heckklappe macht den Laderaum zugänglich und dient gleichzeitig als Auffahrrampe. Das Transportboot wird vorne aerodynamisch und TÜV-gerecht abgerun-



Oben: Da staunt der Fachmann  
Unten: 1. Rast - A4 bei Gera



det. Dafür sorgt ein ehemaliges "Vorfahrt-Achten"-Schild aus Aluminium (vom Schrottplatz - ehrlich!). Die Buche im Garten hat den richtigen Umfang, um als Biegehilfe zu dienen. Auf der Suche nach weiteren praktischen Lösungen stelle ich fest, daß unser Gartenschlauch ca. 4 m überflüssiger Länge aufweist. Dieser, längs aufgeschnitten und rot lackiert, dient so hervorragend als umlaufender Kantenschutz. Jetzt noch den alten Velorexkotflügel an die Kiste geschraubt, Blinker dran, Aermacchi drauf und ab zum TÜV - oder besser nicht?

Also die Maschine wieder runter und durch zwei Getränkeboxen ersetzt: 1 mal gelbe Limo. 1 mal Kölsch. Kurz vor der Einfahrt zum TÜV Köln-Bilderstöckchen (heißt wirklich so) erwache ich beim Anblick des allmächtigen Gebäu-

dekomplexes jäh aus dem Traum, jemals eine Zulassung zu bekommen. Ich stehe schon auf der Bremse und habe den Lenker zur klassischen "One in Air"-Rechtskurve eingeschlagen, da winkt ein Blaukittelträger heftig aus der Ferne. Es gibt also kein Entrinnen mehr, und schon wird das Gespann im wahrsten Sinne des Wortes auf den Kopf gestellt. Bis dato verläuft die Untersuchung recht wortkarg, und ich hoffe, daß die Frage "Für was ist das eigentlich gedacht?!" nicht kommt.

Auf die sodann gestellte Frage "Für was ist das eigentlich gedacht?!" zuckte ich zusammen und grummele etwas kleinlaut und unsicher so etwas wie "große Osteuropa-Tour", "viel Gepäck" und "praktisch" in mein Halstuch hinein. Daraufhin trifft mich ein prüfender Blick, der wahrlich eines Prüfers würdig ist. Ich glaube, er hat so einen Verdacht - zumal er, Für und Wider abwägend, ständig die hintere Klappe hin und her bewegt. Dann fällt die Klappe und somit endlich eine Entscheidung: "Beiwagen Velorex 562 nicht zur Personenbeförderung geeignet" schreibt er in den Brief. Mein "ja - aber" wird überhört, und die Skepsis weicht bald der Zufriedenheit. Schließlich läßt dieses Verbot in seiner Auslegung so viel Spielraum, daß genau ein Motorrad darauf paßt!

Also grünes Licht für einen ersten Probestransport. Zum "Herantasten" tut es auch erst mal ein altes Fahrrad. Die Anreise zur Veteranenralley "Quer durch Neuwied" erhält zumindest optisch italienisches Flair, als sich zu dem roten Gespann ein grünweißes Begleitfahrzeug gesellt. In Erwartung, meine Fuhre auf Winkzeichen mit einer Plastikkelle stoppen zu müssen, schiele ich zur Besatzung des Wagens hinüber. Die Verblüffung in den Gesichtern stärkt mich in der Erkenntnis, daß es unnötig sein wird, in den Taschen des Belstoffs nach dem Kfz-Schein zu kramen. Nach dieser ersten Bewährungsprobe wird es ernst. Der "Jan-Wellem"-Veteranen-Grand-Prix auf dem Nürburgring steht an. Die 100-km-Anfahrt von Köln zum Ring ist die letzte Belastungsprobe vor der geplanten Fahrt in die Tschechei zu den Rennen "Most" und "Horice". Der Empfang und das Staunen im Fahrerlager entschädigt für so manche Mühen im Vorfeld. Einige der älteren Fahrer schauen mit leuchtenden Augen und sind an die alten Zeiten erinnert, als sie selbst mit KS-601- oder NSU-Max-Gespann ihre Doppelkolben-Puchs und Rennfüxe transportierten. Denn wer konnte sich damals schon einen entsprechenden Pkw oder Kleinbus leisten?

Auf dem Heimweg läuft die Falcone gefühlsmäßig zäh und kraftlos. Dies schiebe ich zuerst auf die Fahreindrücke, die die bissige Aermacchi kurz zuvor auf der Rennstreckehinterlassen hat. Doch der erste Eindruck ist oftmals der richtige. Die herausgeschraubte Kerze ist so weiß wie die von meiner 1. heiligen Kommunion. Die Ursache ist klar: Der Serienluftfilterkasten wickelt sich um einen Sportluftfilter, und der wiederum liefert zuviel Sauerstoff an die 132er Hauptdüse. Eine 136er "Udo Spezial" (Udo ist Besitzer einer wunderschönen GTV und einer praktischen Düsenahle) entpuppt sich als wahres "Düsentriebwerk". Die Tachonadel zittert von nun an der 100 entgegen.

Die Reise in die Tschechei verläuft im wahrsten Sinne des Wortes wie am Schnürchen. Auf der sich ewig dahinziehenden A 4 durch Ostdeutschland kämpfe ich verstärkt gegen den Rechtsdrang des Gespanns. Kein Wunder - Falcone 220 kg, Fahrer 80 kg, Seitenwagen 60 kg, Aermacchi 95 kg und 25 kg Gepäck, das macht summa summarum fast eine halbe Tonne! Die ursprüngliche Berechnung von Spur, Vorlauf und Neigungswinkel ist somit dahin. Jetzt kommt meine Multi-Allzweck-Wäscheleine zum Einsatz. Am linken Lenkerende befestigt und unter dem Tank durchgeführt,

Rechts: Rückreise Tankstelle Chemnitz

endet sie als Schlaufe um den rechten Fuß. Ein leichter Druck mit dem Schuh auf die Schnur genügt nun, dem linken Arm die nötige Korrektur am Lenker abzunehmen. Von nun an macht es richtig Spaß, die nicht enden wollende Autobahn unter die Räder zu nehmen. Die "Primitiv-Servolenkung" macht es sogar möglich, den Lenker zeitweise ganz loszulassen, um z.B. die Hände zu "devibrieren".

Die Reisegeschwindigkeit pendelt sich mit dem 38er Zahnkranz so zwischen 90 und 100 km/h laut Tacho ein. Dabei steht der Gasgriff ständig auf Anschlag - ohne schlechtes Gewissen, denn der hohe Luftwiderstand der Fuhre sorgt für eine gesunde Drehzahlbegrenzung. Im Windschatten der Lkw gibt es dann immer wieder Gele-

genheit zu einem Soundcheck: es klappert, schlürft und brummt - wunderbar!

Apropos schlürft. Die vielen gelben, grünen und blauen Zapfstellen lassen kurzzeitig Zweifel an der Zweckmäßigkeit des Gefährts aufkommen. 200 km gefahren, 18 Liter getankt - das sind ja? Da tröstet wenigstens das üppige Tankvolumen der Falcone!

Die Telegabel und das Velorex-Fahrwerk zeigen erstmals während einer Irrfahrt durch Chemnitz ihre Grenzen. Ich weiß nicht, über was ich mich mehr aufregen soll: die gepflasterte Berg- und Talbahn oder die chaotische Beschilderung in Richtung Prag. Nach halbstündiger Irrfahrt hält neben mir ein Trabi (ja, es gibt sie noch) an einer der vielen mir nichtssagenden Kreuzungen. Der Fahrer sieht nur das beladene Gespann, und durch die Geräuschkulisse von 2-Takt-Getänge und Ventilklappern verstehe ich die Wortfetzen "Zschopau? - hinterherfahren!" Ich will zwar nicht nach Zschopau, aber die Richtung stimmt trotzdem.

Hinter Chemnitz wird die Landschaft schön und bergig. Meinen Reiseführer habe



ich an der ersten Steigung schon aus den Augen verloren aber nicht den 2-Takt-Geruch aus der Nase. Das erinnert mich an zu Hause: Die bessere Hälfte düst vomeg, und die DKW markiert mit ihrer Duftfahne die Streckenführung.

Die reizvolle Landschaft des Erzgebirges in der Abendsonne hat viel Ähnlichkeit mit der heimischen Eifel, nur daß die Straßen allein für mich dazusein scheinen. Dann tatsächlich die Stadt Zschopau und das in einer Senke liegende MZ-Werk.

Im zitternden Rückspiegel kann ich einige Schichtarbeiter erahnen, die vom 4-

Takt-Gestampfe angelockt über das Werk-tor schauen. Ich hätte gern gehalten, doch brauche ich den nötigen Schwung für die nächste Steigung. Der zweite ist mittlerweile zum wichtigsten Gang geworden.

Um 21.00 Uhr ist der Grenzübergang zur Tschechei Reitzenhainerreich. Der freundliche Grenzer will mich nicht passieren lassen - aus Sorge um die wertvolle Fuhre. "Faahre se bessä morje weider." Der alternative Übernachtungstip ist Gold wert. Vor dem Übergang geht's rechts ab nach Satzung! Nach 4 km erscheint am Dorfplatz das historische Gasthaus "Erbgericht". Trotz später Stunde öffnet der Wirt das Scheunentor, um das Gespann sicherzustellen. Als willkommener Gast werde ich an den Stammtisch berufen. Das herzhafteste Steak für unglaubliche 8,50 Mark kann ich vor lauter neugierigen Fragen, die auf mich einhageln, kaum in Ruhe genießen. Dies bemerkt auch die Stammtischbesatzung und hilft kräftig beim "Nachspülen".

Der Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen sorgt in meinem Schädel gleich

für den nächsten Schlag. Das Scheunentor steht offen! Doch dann entdecke ich das Gespann abseits in der Sonne blitzen. Umringt von der "Solidargemeinschaft" des Vorabends. Bewaffnet mit Fotoapparaten, wollen sie vor meiner Weiterreise das Gefährt im Bild festhalten. Nach herzhaftem Frühstück und ebenso herzlichem Abschied geht es über die deutsch-tschechische Grenze nach Most.

Das erste Ziel ist dank überraschend guter Straßen mittags erreicht. Ich bin zu früh, und das Fahrerlager präsentiert sich dementsprechend gähnend leer und unpassend still. Den eingeplanteten Reserve- bzw. Schraubtag habe ich ja nicht gebraucht. Mehr aus Langeweile stelle ich die Ventile an der Falcone nach und tuckere anschließend über die unbewachte Strecke. So hat die Aermacchi die

Oben: Böhmisches Dorf bei Chamotov

Unten: Rückreise Mittelböhmen



Strecke wenigstens schon mal von hinten gesehen.

An der Einfahrt zur Boxengasse werde ich angehalten. Au weia - ich rechne wegen meiner unerlaubten Spritztour mit gehörigem Ärger. Der winkende Herr spricht Englisch mit kernigem "Smörebrödakzent" und stellt sich als schwedischer Motorjournalist vor. Eifrig fotografiert er im Rhythmus der Leerlaufdrehzahl das Gespann von allen Seiten.

Als der Motor seiner Leica endlich durchsurrt, zieht er eine Schachtel mit Fotos heraus, auf denen er, Ole Johannsen, als schwedischer Rennfahrer und TT-Teilnehmer der 60er Jahre zu erkennen ist. Als er dann auch noch ein Foto von seinem HRD-Vincent-Gespann mit darauf festgezurrter R51-Rennmaschine hervorkramt, kann ich mir seine Freude über ein so ähnliches Wiedersehen erst richtig erklären.

Seine Freude ebbt auch an den folgenden Veranstaltungstagen nicht ab. Jedem, den er trifft, erzählt er von dem roten Gespann "with the engine, that you mean every explosion is the last". Und auf die Frage nach dem Transportgut des Seitenwagenumbaus antwortet er: "The only Aermacchi, which has the dead flies also on it's backside."

Die eine Woche später folgende Veranstaltung in Horice (90 km nordöstlich von Prag), die "Ceska Tourist Trophy" mit ihren "1000 Kurven", in einer schönen Hügellandschaft ist schon wieder eine andere Geschichte.

Die Rückfahrt verläuft so glatt, daß die gesamte Strecke von Horice nach Köln an einem Tag bewältigt werden kann.

14 Stunden für ca. 870 km, das macht einen Schnitt von über 60 km/h. Inklusiv 300 km Landstraße, Tankstopps und Vibrationspausen. Bravissimo, Falcone fantastico! (Helm ab und ...)

Text: Matthias Auth

Fotos: Matthias Auth u. Jupp Jäckels

