

**Älteste bekannte Darstellung eines Gespanns.
Höhlenzeichnung im Neandertal, 8.000 v.Chr.**

Irgendwann hatte mich wohl der wilde Matz beschnuppert, und ich schoß mit Affenfahrt einen Hügel hinauf. Die Fahrspur war einigermaßen glatt, ging prima. Als ich über die Kuppe hopste, bemerkte ich zu meinem Entsetzen, daß die Spur erstens eine kräftige Rechtsbiegung machte und daß zweitens die rechte Seite der Spur um fast einen halben Meter höher lag. Der Seitenwagen bekam einen kräftigen Schwung nach oben, noch verstärkt dadurch, daß ich dem Rechtsdrall der Spur folgen mußte. Mußte ich nämlich zwangsläufig. Die linke Seite der Spur war gesäumt von einer Reihe dichtstehender Krüppelkiefern. Ich weiß heute noch nicht, wieso ich - mit dem Seitenwagen hoch in der Luft - heil da hindurchgekommen und nicht in die Kiefer geknallt bin. Aber man sagt ja, Idioten haben einen Schutzengel. Jedenfalls hatte ich mich eindeutig wie ein solcher verhalten, als ich ohne zu denken auf die Kuppe zugefte.

Bei Politikern nennt man sowas "Blackout"! Nur daß es für die keine Folgen hat, wenn die Gehirntätigkeit aussetzt (sofern man bei denen überhaupt von Gehirntätigkeit sprechen kann). Als Motorradfahrer sollte man tunlichst vermeiden, daß es zu einem "Black out" kommt. Ich schätze, daß einige von uns teuer bezahlt haben, daß sie nicht weit genug voraus gedacht haben.

Seit diesem Schreck mache ich meine Geländeexkursionen

jedenfalls nur noch in Begleitung. Ist doch ein beruhigendes Gefühl, wenn man weiß, da ist jemand, der die Trümmer aufammelt, wenn was schief gegangen ist. Und blind mit Tempo auf was Unbekanntes zufahren, das mache ich auch nicht wieder. Ob ich da wohl noch Zeit zum Luft holen gehabt hätte, wenn hinter der Kuppe ein drei Meter tiefes Wasserloch gewesen wäre?

An einem schönen Sonntag vormittag machte ich meinen üblichen "Motorrad - Frühschoppen".

Das hat natürlich nix mit dem Verkonsumieren von Bier oder ähnlichen süßigen Flüssigkeiten zu tun. Die einzige Flüssigkeit, die bei einem solchen Frühschoppen verkonsumiert wurde, war das Benzin, das die Guzzi soff. Es war eben das, was ich mir unter Frühschoppen vorstellte! Mit dem Gespann über einsame Straßen I. und II. Ordnung, wo man keine Zuschauer hatte und den Traum vom großen Rennfahrer nachvollziehen konnte. In der Kneipe sitzen und kaltes Bier in sich reinschütten, wie manche das machten - nee, das war nicht nach meiner Mütze. So zwei bis zweieinhalb Stunden gab meine Inge mir immer Urlaub für diesen Spaß. Pünktlich zum Mittagessen mußte ich allerdings zurück sein, sonst gab es eine Regierungskrise. Bisher hatte ich das auch immer geschafft.

An diesem Sonntagvormittag würde die Sache nicht klappen. Ich hatte mich soeben entschlos-

sen, den Heimweg anzutreten und steuerte bereits östlichen Kurs. Nachdem ich eine Kreuzung im dritten Gang passiert hatte, ließ ich das Gas etwas länger stehen, schaltete den vierten und warf wieder Kohlen unter den Kessel. Das mit dem Gas hätte ich vielleicht nicht tun sollen! Aus dem linken Zylinder ertönten furchterregende Geräusche. Auskuppeln, bremsen und rechts ran war eins! Als das Gespann stand, lief der Motor, sehr humpelig zwar und mit ekelhaften Geräuschen, auf einem Zylinder weiter. Erst mal abstellen den Einzylinder und nachdenken.

Was passiert war, brauche ich nicht umständlich zu erklären - ein Ventil war abgerissen!

Was also tun? Schlepphilfe herbeizutelefonieren wäre mit einem Fußmarsch von mindestens einer Stunde verbunden gewesen. Ich konnte das nächste Haus in einer Entfernung von etwa fünf bis sechs Kilometern erkennen. Ob ich dort ein Telefon finden würde, war natürlich auch nicht sicher und überhaupt - für's Laufen hatte ich seit meiner Militärzeit ohnehin nicht mehr ganz viel über. Daß der Motor auf dem rechten Zylinder weitergelaufen war, gab mir Hoffnung. Vielleicht konnte ich die Fuhre mit einem Zylinder nach Hause quälen. 50 Kilometer - das müßte zu schaffen sein. So ganz schnell wollte ich nicht kapitulieren. Also los, schrauben!

Bordwerkzeug hatte ich da-

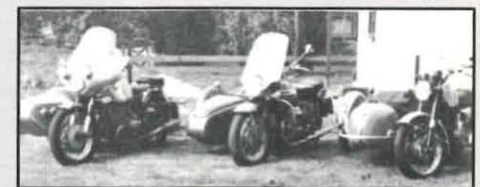
bei, und das war auch gut sortiert, weil ein Gespann mehr Unterbringungsmöglichkeiten bietet. Leider doch nicht so gut sortiert, wie ich dachte. Für eine Zylinderkopfschraube benötigte ich einen Imbusschlüssel - alle anderen Schrauben hatten Außensechskante - und den hatte ich nicht dabei. Die dämliche Schraube saß zu allem Unglück auch noch in einer zylindrischen Versenkung, so daß ich den Kopf nicht mit 'ner Zange packen konnte. Nachdem mir keine Flüche mehr einfielen, begann ich mit meinem 300g Hammer und einem, zum Glück recht scharfkantigen, Schraubenzieher, den ich als Meißel benutzte, die Schraube loszuhämmern. Viel Hoffnung hatte ich mit dem kleinen Hämmern nicht und prügelte wutentbrannt drauflos, was wiederum nicht ohne Folgen für meine linke Pfote blieb. Die Wut zahlte sich aus, denn - oh Wunder - die Schraube löste sich. Nun ging's schnell weiter, Kopf runter - ei jei jei, sah das gut aus im Zylinder! Der abgerissene Ventilteller lag lose auf dem fast freiliegenden Pleulauge - Kolbenboden war keiner mehr vorhanden. Den stilistisch hochinteressant verformten Ventilteller verwahrte ich sorgfältig - verchromt auf 'ner Teakholzplatte wär's ein interessanter Briefbeschwerer. Ich weiß zwar nicht, wozu ich 'nen Briefbeschwerer brauche, denn wenn ich Briefe bekomme, sind's Rechnungen oder Mahnungen, und die werfe ich grundsätzlich sofort weg.

Alle meine Motorräder

Fortsetzung von Ausgabe 59

Teil 9

Opa und eine 5 Gespanne





Der abgerissene Ventilteller lag lose auf dem fast freiliegenden Pleuelauge.

Doch weiter, ich wollt doch verdammt nochmal - nach Hause, und Hunger hatte ich auch! Vorsichtshalber nahm ich die Stößelstangen auch noch raus, und dann fix den Kopf wieder draufschaubt. Mal probieren - läuft sie - jaa, natürlich humpelig, wie so'n alter Seeräuber mit 'nem Holzbein aber immerhin ohne die schlimmen Nebengeräusche. Nun aber los, rein mit dem ganzen Klötterkram in den Seitenwagen und mit 50 urigen Sachen in Richtung heimatische Kochtöpfe. Ich wäre gern etwas schneller gefahren, der Motor war auch noch willig, aber ab einer gewissen Drehzahl fingen die Stößelbecher an, sehr laut zu werden.

Opa Hentze will das Motorradfahren an den Nagel hängen. Verkauft nach 45.000 km Fahrleistung an einen Motorradbekannten mit Schnellfahrlüren. Da hielt sie dann nur kurz.



ihr Gesicht verhiß nichts Gutes! Als sie aber hörte, wie eigenartig der Motor lief und dann noch die Schmutzspuren an meinen Fingern wahrnahm, war ihr klar, daß nichtich an der Verspätung schuld war, und sie war sofort bereit, mich zu trösten. Und das hatte ich auch verdammt nötig!

Nun durfte ich endlich wieder richtig schrauben. Hatte das auch schon mächtig entbehrt. Was half's, das Gespann sollte möglichst schnell wieder laufen, somit mußte ich erst mal feststellen, welche Teile erneuert werden mußten, wieviel die Teile kosteten und - das war der entscheidende Faktor - ob ich überhaupt genug Geld hatte.

Der linke Zylinderkopf und ebenso der linke Zylinder waren erneuerungsbedürftig. Da man nicht nur einen Zylinderkopf erneuern soll, waren demnach zwei neue Zylinder und natürlich auch zwei neue Kolben notwendig. Oh verdammt, das wurde teuer! Zwei neue Zylinder, das waren alleine schon

über 600 Mark. Da ich aber gehört hatte, daß die Firma Mahle ihre Versuche mit der NICASIL - Beschichtung von Zylindern mit größerem Durchmesser erfolgreich abgeschlossen hatte, erkundigte ich mich näher und erfuhr, daß es möglich war, alte hartverchromte Zylinder mit NICASIL (das ist eine Legierung aus Nickel, Cadmium und Silicium) beschichten zu lassen. Die NICASIL - Beschichtung, von Mahle entwickelt, hatte sich bei den Kreidler Motoren hervorragend bewährt. Es hatte anscheinend größere Schwierigkeiten gegeben, auch Zylinder von großvolumigen Motoren zu beschichten. Wie auch immer, jetzt war es möglich, und ich hatte noch zwei Zylinder liegen, bei denen der Hartchrom schon teilweise bis auf's Alu abgenutzt war. Ich ließ also die Zylinder über die Bremer Firma Anding einschicken und bekam sie auch schnellstens zurück. Preiswerter als wenn ich neue Zylinder hätte kaufen müssen war's außerdem. Längere Laufzeit als bei Hartchrom wäre mit Sicherheit zu erwarten, und auch die Leistung des Motors sollte sich verbessern, so hieß es. Die Beschichtung mit der NICASIL - Legierung ermöglicht eine bessere Haftung des

Ölfilms an den Zylinderwänden und somit eine bessere Abdichtung zwischen Kolbenringen und Zylinderwand, ergo geringere Kompressionsverluste. Klang alles sehr gut - ich würde sehen, wie es in der Praxis funktionierte.

Als ich schließlich Zylinder, Kolben - eine neue Ölpumpe war auch fällig - einen neuen Zylinderkopf und die nötigen Dichtungen und Kleinteile zusammen hatte, war ich gut 1300 Mark los, und unseren vorgesehenen Urlaub konnten wir uns abschminken. Geht eben nix über so'n Motorradfimmel!

Etwas entschädigt wurde ich ja, als alles wieder zusammengebaut war und der Motor so sauber und glatt lief, wie nie zuvor. Zumindest kam es mir so vor. Meine Inge hatte da allerdings gar nix von. Sie sagte zwar nichts, aber so ganz glücklich schien sie nicht zu sein, als sie zusehen mußte, wie ich unser schönes, mühselig gespartes Urlaubsgeld auseinanderklamüserte. Irgendwie gab mir das zu denken. Das war ja wohl so, daß ich mich einigermaßen egoistisch verhielt, und ich beschloß, das Motorradfahren endgültig aufzugeben. So leicht und auch so schnell, wie das hier hingeschrieben ist, ging das natürlich nicht. Einige Wochen vergingen schon darüber, aber eines Tages war es endgültig soweit.

Der Käufer, ein Motorradfahrer aus meinem Bekanntenkreis, brachte einen Stapel dieser bunten Scheine mit, die so unheimlich anregend auf den Kreislauf wirken, und nahm das Gespann einfach mit. Das einzige, was ihn interessierte war, wie schnell das Gespann wäre. Vorsichtshalber gab ich nur 130 km/h an. Wollte mir nicht nachsagen lassen, ich hätte übertrieben. Vierzehn Tage später traf ich ihn, und er meinte, ich hätte wohl tiefgestapelt mit der Geschwindigkeitsangabe - sie wäre erheblich schneller. Er war ein ausgesprochener Schnellfahrer, bei ihm zählte nur eins: Geschwindigkeit. Ich erzählte ihm

von der NICASIL - Beschichtung und der damit verbundenen möglichen Leistungsverbesserung, daß ich außerdem die Ansaugkanäle geglättet hätte. "Dann kann es also sein, daß sie noch schneller wird - sehr schön", meinte er. Später hörte ich von ihm, daß der Motor im großen und ganzen ohne weitere 7000 U/min erreichte, vorausgesetzt die Witterungsbedingungen waren so, wie die Guzzi es gern hatte. Ich fand das gar nicht so gut, mir waren schon die 6500 U/min, die Guzzi als Höchstdrehzahl angab, nicht ganz geheuer gewesen. Als ich ihm das sagte, grinste er und sagte: "Hast' ja recht, ich hab mir nämlich die Kurbelwelle abgeschert. Ein teurer Spaß, die Guzzi wurde immer schneller, und ich brachte es einfach nicht fertig, den Hahn wieder zuzumachen. So'n schnelles Gespann hatte ich noch nie gefahren. Tja, und dann ist es eben passiert. Hab eigentlich noch Glück gehabt, die Welle ist glatt abgeschert, sonst ist nichts passiert - Vibrationsbruch".

Mich hat sie mehr als sieben Jahre erfreut, die V7 S von Guzzi, mit dem Steib 500 daneben. Rund 45 000 Kilometer unter ihr durchgrollt. Es war eine schöne Zeit, und so ganz leicht ist mir die Trennung von ihr auch nicht geworden. Ein Zufall kam mir zu Hilfe und linderte den Trennungsschmerz.

Einer meiner Motorradfreunde hatte sich vor längerer Zeit eine schlecht gebaute Moto Guzzi Falcone gekauft. Er war wohl ganz günstig ran gekommen, hatte sie zerlegt und auch schon begonnen sie zu restaurieren. Da er aber auch noch ein BMW - Gespann aufbaute und an seinem Haus etliche Umbauten zu machen hatte, sah er keine Möglichkeit, die Falcone irgendwann einmal fertig zu kriegen. Er bot sie mir für 500 Mark an. Klar, daß ich da nicht nein sagte. Vorsichtshalber hielt ich aber doch Rückfrage bei Inge! "Wenn das Motorrad so preiswert ist, kauf es ruhig, gibst ja

sonst doch keine Ruhe, und dann hast Du wenigstens was zum Schrauben". Nun hatte ich grünes Licht.

Tank und Rahmen waren schon lackiert. Radlager hatte er auch schon gemacht. Waren ganz neue drin, sagte er. Sogar einen neuen Kolben hatte er gekauft. War alles im Preis mit drin. Erich war auch Feuer und Flamme, und wir fuhren mit zwei Autos zu Ulrich und luden Motorradteile ein. Hätte nie gedacht, daß ein Motorrad so viel Platz braucht. Erichs Käfer und mein Kadett waren voll, als wir alle Teile drin hatten. Erich nahm den Motor - Getriebelock mit nach Hause und ich die anderen Teile. Erich wollte den Motor und das Getriebe vorsichtshalber aufmachen und sehen, ob alles gesund war. Wie sich herausstellte, war ein Ventilsitzring lose. Erich fertigte einen neuen aus Sinterbronze an und preßte ihn auch nach Vorschrift (unterkühlter Ring, erhitzter Kopf) ein. Hat auch sehr gut gehalten. Ansonsten warnichtsdefekt, auch der neue Kolben war nicht erforderlich und blieb als Reserve liegen.

Die Restaurierung aller anderen Teile übernahm ich. Im Herbst 77 waren wir mit allen Arbeiten fertig, das heißt, Erich hatte den Motor - Getriebelock fertig zum Einbau, und bei mir

stand das Fahrgestell. Weil Erich den Motor bei sich zu Hause einbauen wollte, blieb mir keine andere Wahl, als das Fahrgestell in meinen Kadett zu verfrachten, um es zu Erich zu transportieren. Ließ sich ja leicht schieben ohne den Motor, aber bis zu Erich waren es 14 Kilometer - so sportlich war ich nun auch wieder nicht!

Nach Ausbau des rechten Vordersitzes sowie Sitzbank und Rückenlehne der Hintersitze paßte der Eisenhaufen aber immer noch nicht in den Kadett. Erst als das Vorderrad raus war, ging's.

Beim Fahren schob sich mir immer der linke Lenkergriff ins Maul, schalten ging nur mit akrobatischen Verrenkungen, und der vierte Gang ließ sich überhaupt nicht einlegen, aber wir sind hingekommen. Nicht mal Schrammen an den neu lackierten Teilen gab es.

Die haben wir dann beim Einbau des Motors fabriziert. Den Kabelbaum hatte Erich bereits bei mir zu Hause eingezogen, waren nur noch ein paar Anschlüsse zu machen, und dann kam der erste Startversuch. Und das war ein echtes Erfolgserlebnis! Zweimal ohne Zündung durchtreten - dann Zündung rein - ein kräftiger Tritt auf den Kickstarter, und sie puffte ruhig vor sich hin.



Italienischer Stil zum Patrolieren. Opa Hentzes "Come Back" Maschine für 500 DM sah sicherlich zu Anfang noch nicht so schneike aus.

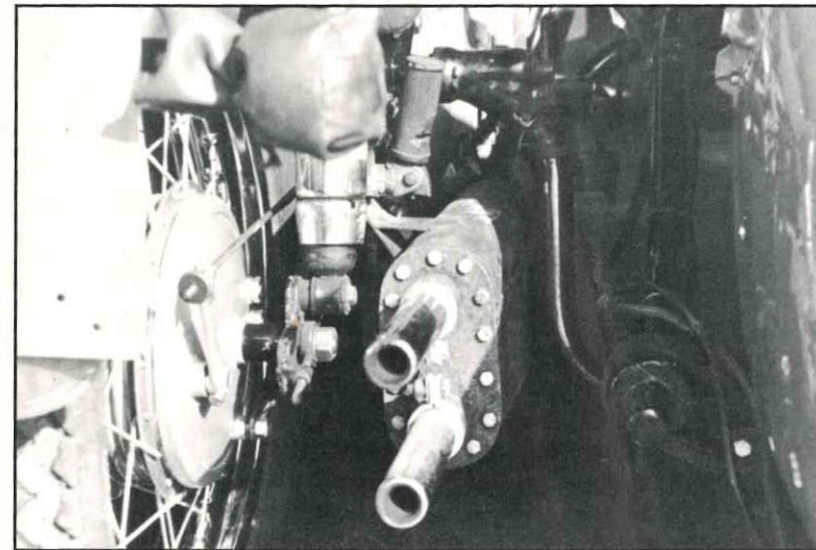
So ein Einzylinder - Bulldog - Motorrad ist ja irgendwie 'ne eindrucksvolle Sache. Andächtig lauschend standen wir daneben. Die niedrige Verdichtung von 6,8;1 und die mächtige Schwungmasse ermöglichen Leerlaufdrehzahlen von 500 U/min wenn der Motor warm war. Solche niedrigen Drehzahlen sind zum Fahren natürlich nicht geeignet. Erstens bleibt der Motor bei jedem Ampelstop stehen, wenn man nicht dauernd mit dem Gas spielt, und zweitens sind die Übergänge schlecht, weil der Motor nach jedem Schaltvorgang ein regelrechtes Loch zu überwinden hat. 7 - 800 U/min als Leerlaufdrehzahl wäre meines Erachtens für den einen Einzylinder das Richtige.

rum zuörgeln (Bremer sind sehr genau), aber nach mehreren Anläufen war die Falcone schließlich zugelassen. War vielleicht ganz gut, daß Erich das alleine gemacht hat — womöglich hätten sie mich mit der Polizei entfernt! Wir hatten vereinbart, die Falcone umschichtig zu fahren. Nach Absprache, mal Erich mal ich. Deshalb sollte sie auch bei Erich stehen, erhalte in seiner Garage noch Platz.



Oben : Liegender Einzylinder, bessere Kühlung, hinter dem Seitendeckel am Motor das ursprünglich offene Schwungrad, für manche Guzzisten ein Grund, ihn wieder halb zu entfernen.

Links : Der selbst gebaute Auspuff zwischen Maschine und Beiwagen ließ den TÜV dann doch ja sagen.



nes Nachbarn hatte diesen S 250 noch stehen gehabt, und auf dem Dachgepäckträger meines Kadett hatten wir ihn hertransportiert. Seitenwagen wurden Ende der 70er Jahre zu einem gesuchten Artikel, und irgendwie hatte es sich wohl rumgesprochen, daß bei Hans - so hieß mein Nachbar - möglicherweise einer zu holen sei.

Er hatte aber immer alle Ineressenten abblitzen lassen. Selbst hohe Preisangebote konnten ihn nicht umstimmen. Nun ja, dachte ich, fragen kannst du doch mal.

"In Ordnung, kannst du ihn haben. Ich werd ihn wohl nicht mehr brauchen", war seine Antwort. Hans war damals 68 oder 69 Jahre alt und meinte wohl, daß er das Motorradfahren bald aufgeben müßte. Inzwischen ist das 10 Jahre her, und er fährt sein 30 Jahre altes Gespann noch immer fröhlich durch die Geographie.

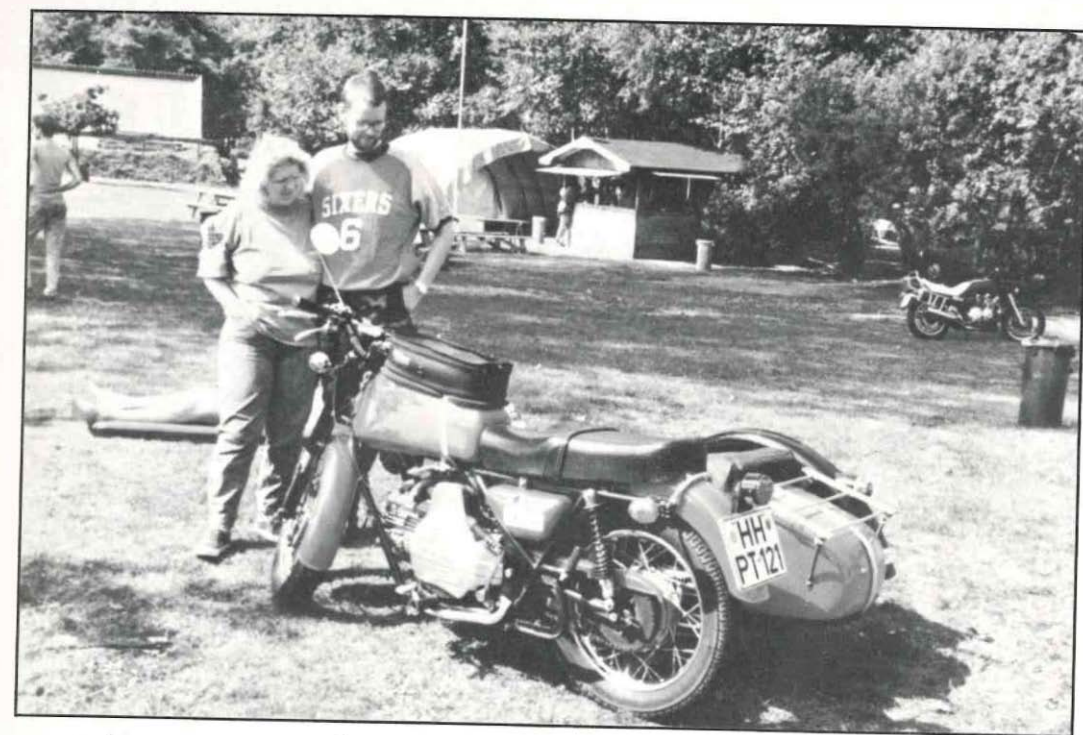
Muß sicher stimmen, was von manchen alten Motorradfahrern behauptet wird: Motorrad fahren hält jung und fit.

Nun war also auch der Seitenwagen vorhanden. Ein Prachtstück konnte man ihn allerdings nicht nennen. Da war einiges dran zu erneuern und zu reparieren. Der Boden fehlte zum Teil, der Kotflügel war nicht mehr zu retten, Sitz und Rückenlehne fehlten. Und Farbe brauchte er natürlich auch ganz nötig.

Als er fertig war, hatte ich einschließlich Kaufpreis rund 400 Mark ausgegeben. Bei der Falcone waren es insgesamt 1 100 Mark geworden, bis sie zugelassen war. Ich hatte somit für 1500 Mark ein recht ordentliches Gespann.

Da kann man mal sehen, wie das mit guten Vorsätzen so geht! Ich hatte doch die Absicht kundgetan, das Motorradfahren endgültig aufzugeben! Und nun das! Aber sagt mal selber - wer hätte in diesem Fall widerstehen können? Bin ich nun entschuldigt?

Bevor ich den Seitenwagen anschraubte, wollte ich feststellen, ob ich überhaupt noch in der Lage war, ein Motorrad ohne Seitenwagen zu bewegen. Als ich losfuhr, konzentrierte ich mich einige Minuten, um mir einzuprägen, daß ich beim Anhalten die Füße von den Rasten



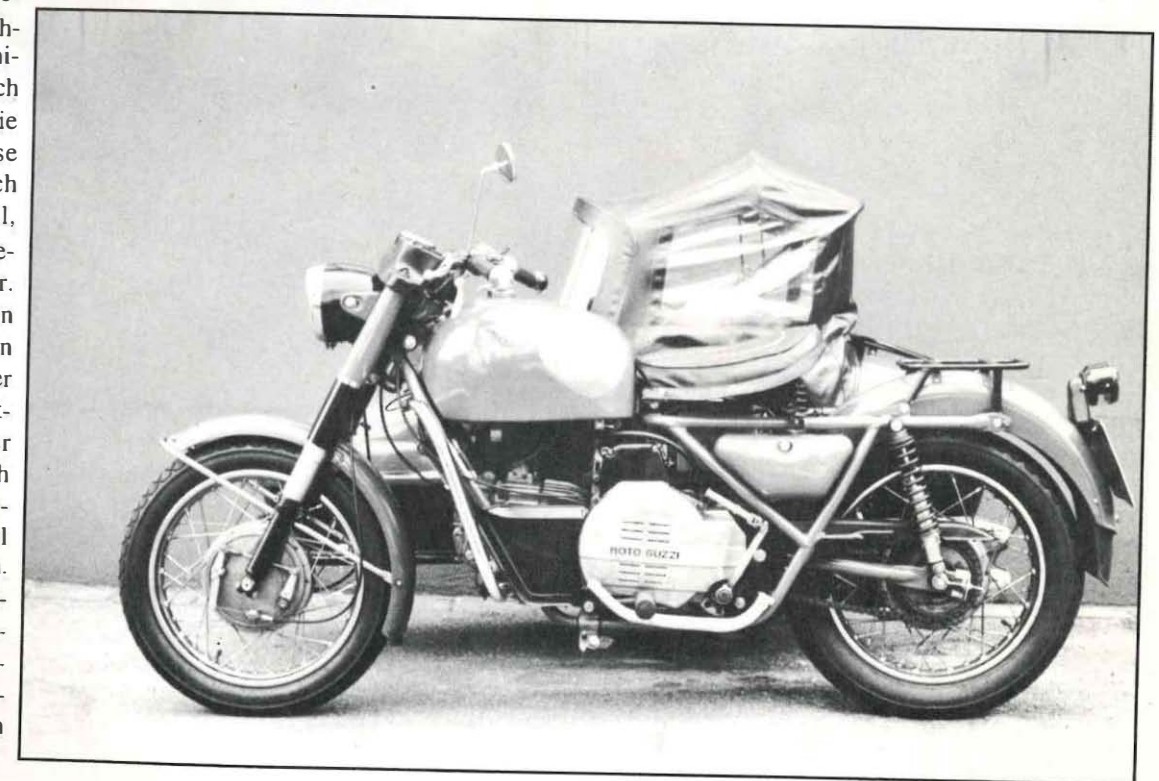
nehmen und auf den Boden stellen muß, um nicht umzufallen. Außerdem hatte ich daran zu denken, daß die Fußbremse links und der Schalthebel rechts, also genau umgekehrt von dem, wie ich es gewöhnt war.

Trotzdem wäre ich an der ersten Ampel beinahe umgefallen, erst kurz vorm Stillstand, als das verdammte Motorrad so wackelig wurde, fiel mir ein - Mensch, Füße runter! Ging gerade noch gut. Fast wäre ich auf unelegante Weise abgestiegen. Vorsichtshalber suchte ich mir eine etwas weniger belebte Strecke. Als ich mich einigermaßen an die veränderten Verhältnisse gewöhnt hatte, wurde ich frecher und merkte schnell, daß dieses Motorrad ausgezeichnet zu fahren war. Selbst von so ängstlichen Typen, wie mir. Durch den liegenden Zylinder baut der Motor sehr flach, und entsprechend tief liegt der Schwerpunkt. Sie ließ sich beachtliche Schräglage gefallen ohne daß ein Gefühl der Unsicherheit aufkam. Wer die Daten und den Aufbau des Motors kennt, erwartet sicher kein Temperament. Er hat eher die Eigenschaft eines schweren

Oben : Ein Gespann ist ein ideales Gefährt für alle, die immer noch ein bißchen mehr mitnehmen und nicht ständig beim Fahren die Füße über den Asphalt schleifen lassen wollen.

Unten : Eine restaurierte Falcone mit regenbeschütztem Beiwagen (Uwe Wybralla).

Kaltblut - Pferdes. Ab eben über 1000 U/min zog sie sogar noch im vierten Gang gemächlich wieder los. Das war ein Motorrad für Schaltfaule. Wer bei der Betrachtung der Landschaft das Schalten und Gas geben vergessen hatte, konnte ruhig im vierten Gang bei 35 - 40 den Hahn wieder aufmachen - der Trecker puffte ohne Zögern los, und ab 50 km/h kam richtig Leistung. Ein heißer Renner war sie sicher nicht. Bei 130 km/h



war der Ofen aus, aber bei 25 PS und 200 kg Leergewicht war auch nicht mehr zu erwarten.

Für den Seitenwagenantrieb war es nötig, das Übersetzungsverhältnis zu verändern. Ich schätze, daß sie als Gespann etwa 100 km/h erreichen könnten. Das wäre 85 km/h Reisetempo, und bei den ungeheuren Strecken von 100 bis 110 Kilometern, die ich allerhöchstens mal fahren würde, war mir das schnell genug. Ich wollte doch eigentlich nur was zum Spielen haben und noch ein wenig beim Motorradgeschehen dabei sein. Recht zufrieden mit dem Motorrad puffte ich gemächlich weiter. An das Herunternehmen der Füße von den Rasten beim Anhalten hatte ich mich inzwischen gewöhnt, und manchmal fand ich auch die Fußbremse, obwohl sie auf der linken Seite lag!

*Text : Opa Hentze
Fotos : Opa Hentze und
GP Archiv
Comics : Thomas Reichl*