

Klassik Motorrad

MOTORRAD-LEGENDEN
und YOUNGTIMER

Weltmeisterlich
Yamaha TZ

Die ganze Geschichte
auf 20 Seiten!

Extra dickes
Sommerheft

MOTORRADMAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE

JULI - SEPTEMBER 2004

Nr. 3

Deutschland € 5,50

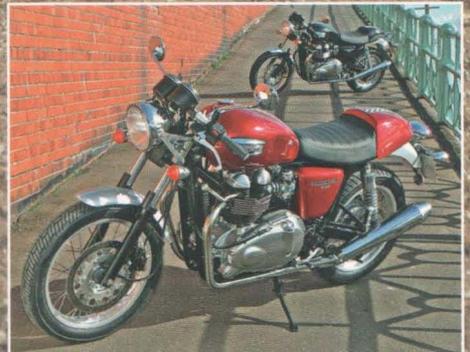
Österreich € 5,90 · Schweiz CHF 10,90 · Belgien € 6,50
Luxemburg € 6,50 · Niederlande € 6,50 · Italien € 6,80
Spanien € 6,90 · Finnland € 7,90 · Dänemark DKK 59,00



Klassik-Sport
Donauring-Rennen

Wankel-Rarität
Van Veen OCR 1000

Legende wiederbelebt
Triumph Thruxton

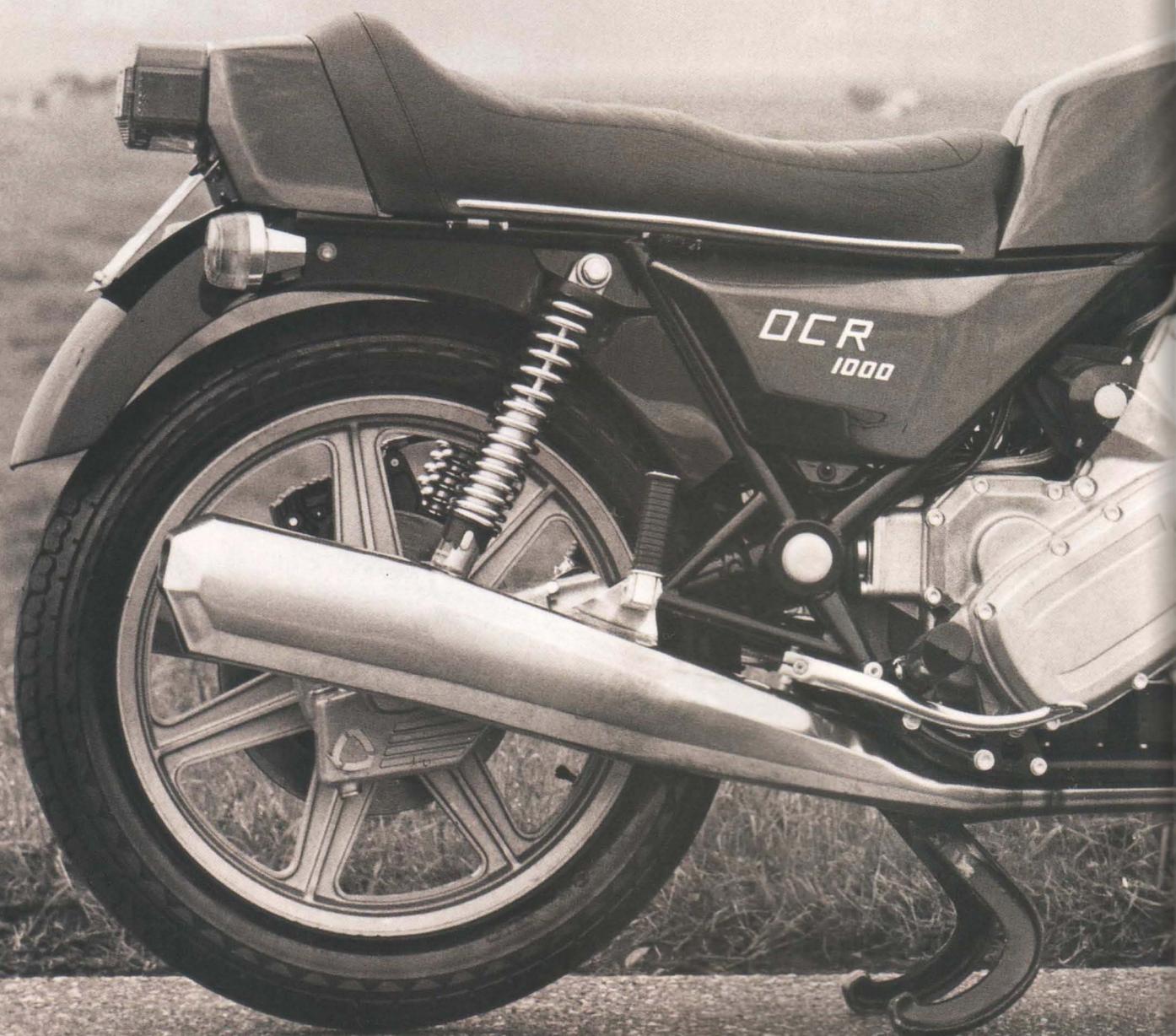


Van Veen OCR 1000

Die Wucht auf Rädern

Es sollte das größte, schwerste und das schnellste werden. Ein ganz exklusives Motorrad für leistungshungrige Individualisten mit dem nötigen Kleingeld. Und es sollte den Namen seines Initiators tragen: Van Veen

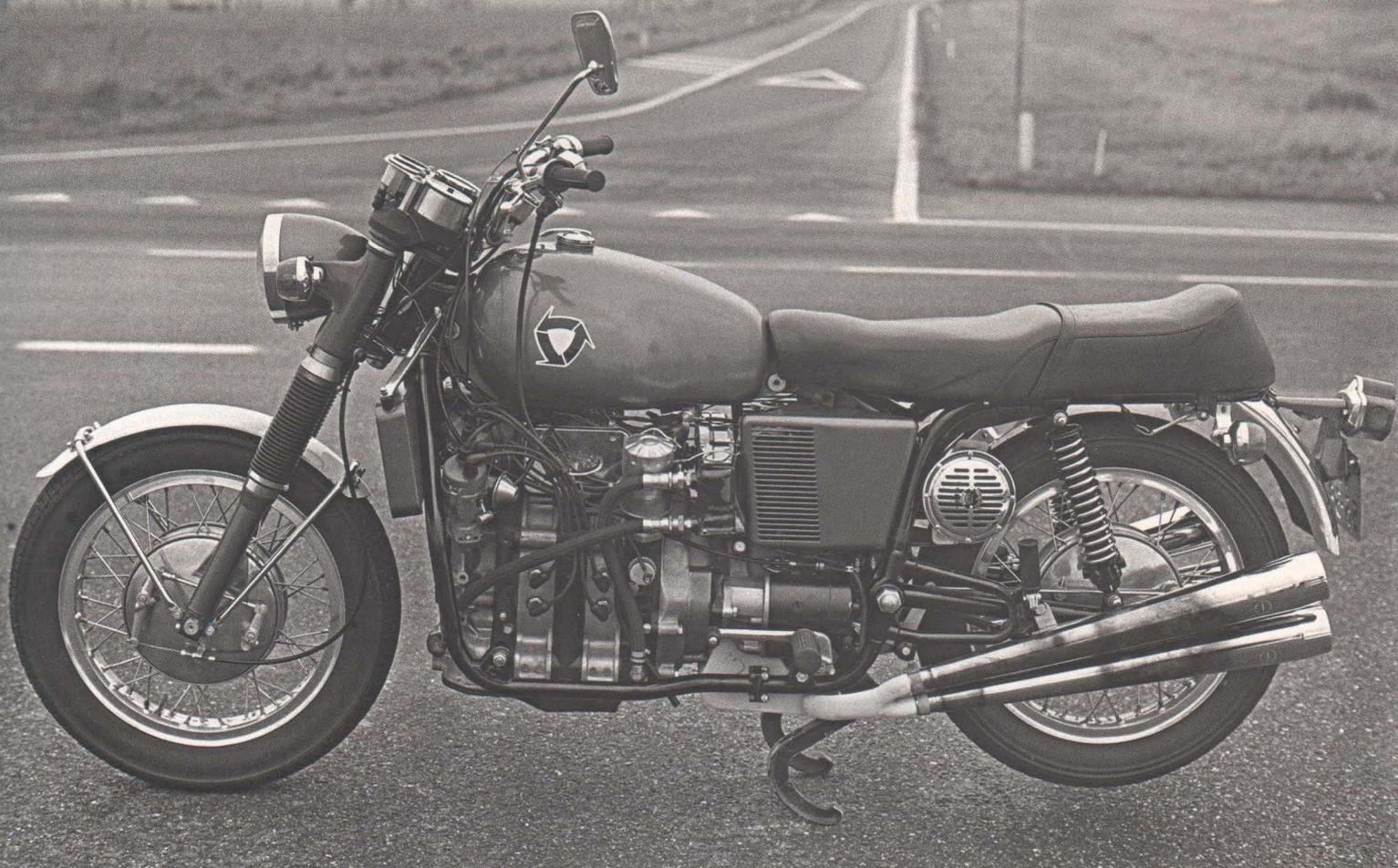
Text: Klaas Ruitjers Übersetzung: Heiko Beerwald Fotos: T&T, Archiv





VanVeen

**Auch vor 30 Jahren eine
Seltenheit auf der Straße: Eine
Versuchs-Van Veen, wie sie
auf der IFMA 1974 präsentiert
wurde – noch mit Marzocchi-
Gabel samt verchromtem
Schutzblech**



Versuchsobjekt: Mazda-Kreiskolbenmotor im verlängerten Guzzi-Rahmen. Das Tanksymbol sollte sich auf den Motordeckeln wiederfinden

Motorräder aus Holland? Können die das überhaupt? Fahrräder, ja klar, in allen Variationen. Und dann natürlich noch alle Arten von „Bromfietsen“, wie dort Mofas und Mopeds genannt werden. Aber richtige Motorräder für ganze Kerle? Ganz wenige holländische Unternehmer wagten sich daran, etwa Eysink in Amersfoort vor gut 100 Jahren. Sogar eigene Motoren wurden dort entwickelt: Einzylinder, Zweizylinder als Reihen-, V-, und Boxermotor, bevor aus England einbaufertige Motoren der Marken Villiers, Rudge-Python und JAP bezogen wurden. Gegen die vornehmlich von der Insel importierten Motorräder konnten sich die heimischen Eysink-Maschinen in den dreißiger Jahren sogar gut behaupten.

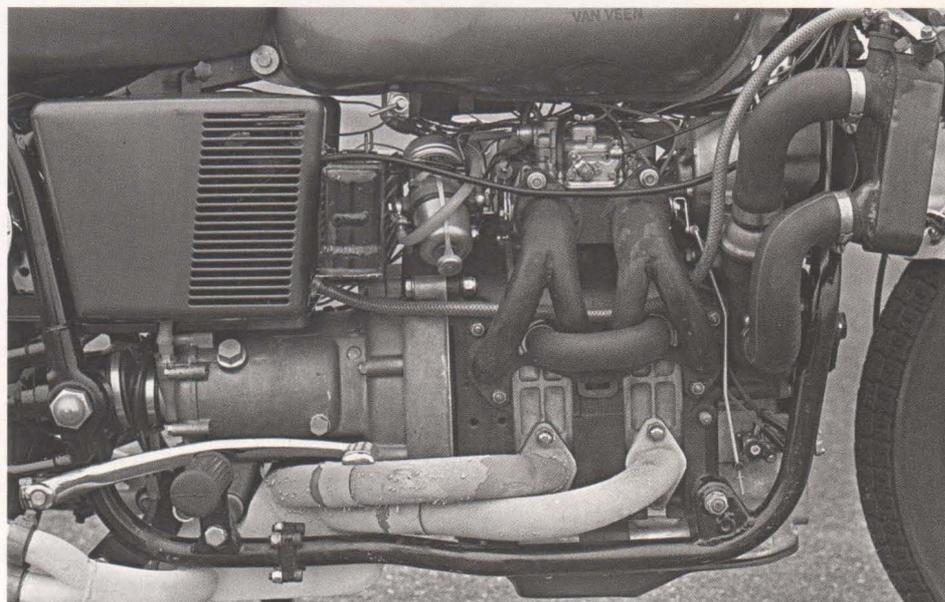
Maarten van Veen hatte 1932 in Amsterdam einen Fahrrad- und Motorradladen eröffnet, wo es laut Schaufensterwerbung auch englische Motorräder der Marken Raleigh und New Imperial zu kaufen gab. Die Geschäfte gingen gut, der Umzug in größere Räumlichkeiten folgte bald. Und natürlich sollte Hendrik van Veen, der 1934 geborene Sohn von Maarten, als Kind zwischen Werkstatt und Ausstellungsraum aufwachsen und sich so den schier unheilbaren Virus einfangen.

Verständlich also, dass er als junger Mann ebenfalls ins Motorradgeschäft einsteigen wollte. 1955 sicherte sich der knapp 21-jährige Hendrik van Veen die Alleinvertretung

für Hercules in den Niederlanden, und 1959 kam mit dem Generalimport der Kreidler-Fahrzeuge ein Geschäft ins Rollen, mit dem sich Hendrik binnen weniger Jahre einen Namen machen sollte.

Die im Stuttgarter Vorort Kornwestheim produzierten Fünzfziger verkauften sich in Hendriks Heimatland nämlich blendend. 1964 war das Florett eines der meistverkauften Mopeds in den Niederlanden. Als sich Kreidler 1965 werksseitig aus dem Straßenrennsport zurückgezogen hatte, machte

Hendrik van Veen weiter. Er übernahm die Rennmaschinen, ließ sie gemäß dem ab 1969 geltenden, neuen Reglement (nur noch ein Zylinder, maximal sechs Gänge) zusammen mit den schwäbischen Tüftlern weiterentwickeln und sollte 1971 schließlich jenes Ziel erreichen, das der Hersteller trotz aller Bemühungen in den sechziger Jahren nie erreicht hatte: die Weltmeisterschaft in der Klasse bis 50 ccm Hubraum, dazu noch mit einem Landsmann als Fahrer, dem Holländer Jan de Vries.



Gabelnde Ansaugstutzen wegen doppeltem Seiteneinlass, Guzzi-Getriebe samt E-Starter



Futuristische Zeichnung als Vorlage für ein Prospektblatt

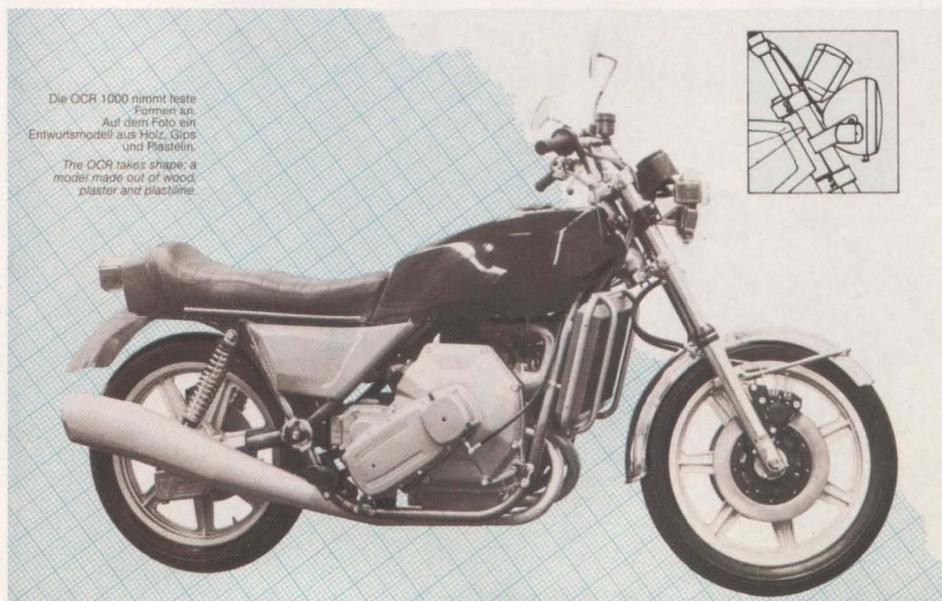
Etwa zur selben Zeit nahm eine Vision des mittlerweile vom euphorischen Jungunternehmer zum erfolgreichen Geschäftsmann avancierten Hendrik van Veen konkrete Formen an. Ein Motorrad mit seinem Namen auf dem Kraftstoffbehälter sollte es werden, und zwar eines, das alles andere auf zwei Rädern schlicht und einfach in den Schatten stellen sollte.

Zur Erinnerung: Mit Beginn der siebziger Jahre waren 750 ccm Hubraum das Maß aller Dinge. Honda hatte mit der CB 750

die Messlatte hoch gelegt. BMW hatte mit der R 75/5, dem Topmodell einer völlig neu entwickelten Baureihe, ähnlich für Furore gesorgt. Und dann spukte da auch noch ein Motorrad mit einem 1000er NSU-Vierzylinder-Reihenmotor aus dem Kleinwagen Prinz herum, die legendäre Münch. Hendrik van Veen schwebte Ähnliches vor, aber nicht mit einem konventionellen Hubkolben-, sondern mit einem Zwei-Scheiben-Rotationskolbenmotor (eine Gemeinschaftsentwicklung von Audi/NSU und

Citroën), der bei Comotor, einer Tochtergesellschaft von Peugeot-Citroën, gefertigt wurde und zunächst für den Einbau in den Citroën GS bestimmt war.

Warum in aller Welt ausgerechnet ein Rotations- oder, anders ausgedrückt, ein Kreiskolbenmotor als Antrieb für ein Motorrad? Nun, seit Ende der sechziger Jahre war die Fachwelt im Wankelfieber, es schien sich die einst von Felix Wankel erdachte Idee eines Drehkolben- und von dessen Mitarbeiter Hanns-Dieter Paschke



Die OCR 1000 nimmt teile
Formen an.
Auf dem Foto ein
Entwurfmodell aus Holz, Gips
und Plastein.
The OCR takes shape: a
model made out of wood,
plaster and plasticine.

Suche nach den richtigen Proportionen: Designmodell mit Teilen aus Holz, Gips und Plastilin

Ein Automotor als Motorradantrieb: Keine neue Idee, aber im Falle der Van Veen OCR 1000 geradezu sensationell

schließlich in einen Kreiskolbenmotor umgestrickte Lösung langsam aber sicher als Kraftfahrzeug-Antrieb zu etablieren. So ein Doppel-Kreiskolbenmotor mit zweimal knapp 500 ccm Kammervolumen und respektablem 115 PS bei 5500/min saß nämlich im NSU Ro 80. Dessen Serienfertigung lief im Oktober 1967 an, und prompt wurde er zum Auto jenes Jahres gewählt – sicherlich auch wegen seiner damals revolutionären Karosserieform.

Mazda hatte sich schon 1961 eine Lizenz geleistet, auch Fichtel & Sachs war bereits

eingestiegen. Bei BSA in England herrschte reges Interesse am Kreiskolbenmotor als Motorradantrieb oder auch für Bootsmotoren, wie im Falle der amerikanischen Outboard Marine Corporation (OMC). Suzuki sollte 1970 Lizenznehmer werden, und selbst der General Motors-Konzern hatte für die Corvette von Chevrolet tatsächlich einen leistungsstarken Kreiskolbenmotor unter der Haube vorgelesen.

Auch Hendrik van Veen gehörte zu den leidenschaftlichen Anhängern der Kreiskolbenmotoren und muss von jenem im Mazda-Sportwagen Typ 110 S begeistert gewesen sein, der im Mai 1967 vorgestellt wurde. Jedenfalls hängte er kurz darauf einen Mazda-Motor mit quer zur Fahrtrichtung drehender Exzenterwelle in das Fahrgestell einer Moto Guzzi V7 mit verlängertem Rahmen.

Neben dem holländischen Ingenieur Josephus Broekmans war am Projekt auch Hans-Jürgen Klusowski beteiligt, ein weiterer Wankelmotor-Fan aus Deutschland, der mit seinem auf der IFMA 1970 ausstellten Eigenbau (BMW-Fahrgestell mit Horex-Gabel und mit Motor des NSU Wankel-Spider) bereits auf sich aufmerksam gemacht hatte.

Ein Motorrad mit 100 PS und fast 300 Kilogramm Gewicht: Für solch ein Gefährt hagelte es vor 30 Jahren noch herbe Kritik

Der Mazda-Motor hatte zweimal 490 ccm Kammervolumen, leistete nach SAE-Norm 100 PS und verhalf dem immerhin knapp 300 Kilogramm schweren Motorrad-Prototyp zu beachtlichen Fahrleistungen. 200 km/h Höchstgeschwindigkeit sollten, falls sich der Fahrer traute, locker möglich sein, dazu eine Beschleunigung von Null auf 100 km/h in nicht einmal fünf Sekunden. Zu Beginn der siebziger Jahre waren solche Werte schlichtweg sensationell. Zum Vergleich: Einer 50 PS-BMW R 75/5 ging damals schon ab 170 km/h langsam aber sicher die Puste aus, und auch eine Honda CB 750 mit ihrem nominell 67 PS starken Vierzylinder-Reihenmotor schaffte allenfalls mit etwas Rückenwind ein Quäntchen mehr als Tempo 190.

Also ein Kreiskolbenmotor als Antrieb für eine 1000er Van Veen. Weil der Bezug von Mazda-Motoren ausschied, musste sich Hendrik van Veen anderweitig umsehen und wurde bei Comotor fündig, wo 1969 in Altforweiler bei Saarlouis eine Motoren-



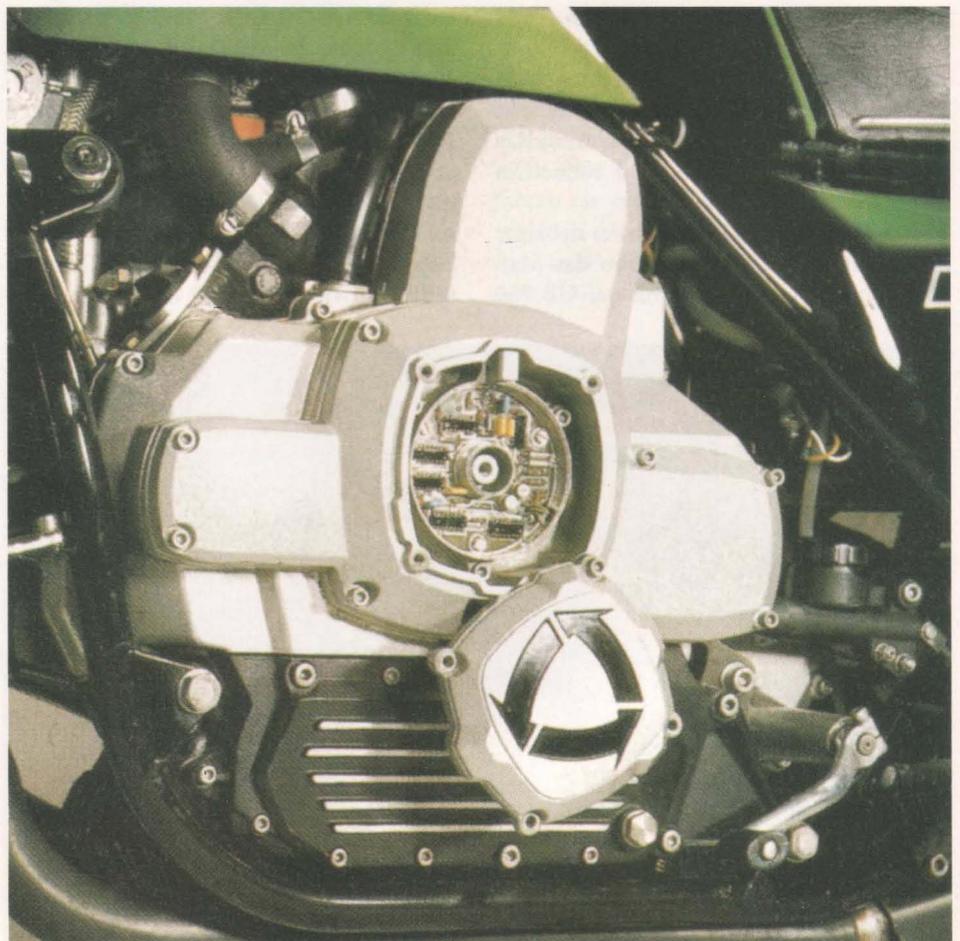
Die von Gunter Hartig erdachte digitale Zündung. Das einzige noch bewegte Teil ist die gezahnte Impulsgeberscheibe, die in zwei Gebirgen Steuerimpulse erzeugt

fabrik eingerichtet worden war, von der auch die Volkswagenwerke bedient werden sollten. Doch VW stieg bereits 1972 wieder aus. Das Projekt Citroën GS Birotor, wie die Limousine mit Zwei-Scheiben-

Kreiskolbenmotor heißen sollte, lief dagegen 1973 planmäßig an.

Fotos des Van Veen-Prototyps mit Mazda-Motor geisterten schon lange durch die deutsche und niederländische Fachpresse, doch was auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) vom 21. bis 25. September 1974 in Köln zu sehen war, hieß Van Veen OCR 1000 und war höchst beeindruckend. Keine Bastlerarbeit mit abgeändertem Guzzi-Fahrgestell war da mehr zu sehen, sondern ein Motorrad wie aus einem Guss, mit völlig neuem Fahrgestell, serienmäßigen Leichtmetallguss- statt Drahtspeichenrädern (vor dreißig Jahren noch eine absolute Seltenheit) und mit gleich drei hydraulisch betätigten Scheibenbremsen – zwei vorn, eine hinten links am Hinterrad.

Allein war die Van Veen auf der Kölner Schau übrigens nicht. Hercules und Suzuki präsentierten mit der W 2000 respektive RE 5 weitere Motorräder mit Kreiskolbenmotor, und auch Norton-Villiers-Triumph (NVT) zeigte einen anfangs noch unter BSA-Flagge entwickelten, fahrtwindgekühlten Zwei-Scheiben-Motor als künftigen Motorradantrieb.



Völlig wartungsfreie Zündung. Die Geberscheibe wurde links auf die Exzenterwelle montiert



Der Mann hinter der OCR 1000: Hendrik van Veen investierte drei Millionen Mark

Doch die nominell 100 PS starke Van Veen OCR 1000 war zweifellos das exklusivste Exponat jener IFMA. Noch stand nicht fest, wann das erste Serienexemplar zu haben sein würde. Man suchte damals sowohl noch nach Geschäftspartnern für eine Serienfertigung als auch nach einem Produktionsort. Um die 20 000 Mark würde so ein Motorrad schon kosten. Kommentar in der Zeitschrift „Das Motorrad“ im Rahmen



Das stärkste Motorrad der 1976er IFMA war die Van Veen OCR 1000. Jetzt mit geändertem Motorgehäusedeckel rechts und neuer Teleskopgabel endlich produktionsreif

des vom damaligen Chefredakteur Siegfried Rauch zusammen mit Hans-Joachim Mai verfassten IFMA-Berichts: „Damit begibt man sich in eine illusionistische Sphäre. Sollte die Zukunft des Motorrads wirklich bei 100 PS-Geschossen mit fünf Zentnern Lebendgewicht liegen?“

Doch Hendrik van Veen störte sich wenig an solchen Bemerkungen. Einen Partner fand er zwar nicht, dafür aber eine

Produktionsstätte im niedersächsischen Duderstadt (Harz), nicht weit von der ehemaligen Grenze zur DDR entfernt. Zum 1. Juni 1975 übernahm er dort einen Zulieferbetrieb für die Automobilindustrie mit einer 3500 Quadratmeter großen Fabrikhalle auf einem knapp 44 000 Quadratmeter großen Grundstück samt 34 Mitarbeitern. Dort sollte bei der Van Veen GmbH auch die OCR 1000 gebaut werden.



Die Wucht auf Rädern: Radstand gut anderthalb Meter, sechseinhalb Zentner Gewicht. Optisch dominierend der große Motorblock



Hinterm Kühler sitzt der Lüfter, der bei mehr als 85 Grad Celsius aktiviert wurde

Der Preis der Exklusivität: Eine Honda Gold Wing gab es für knapp 10 000 Mark, eine Van Veen kostete das Zwei- einhalbfache

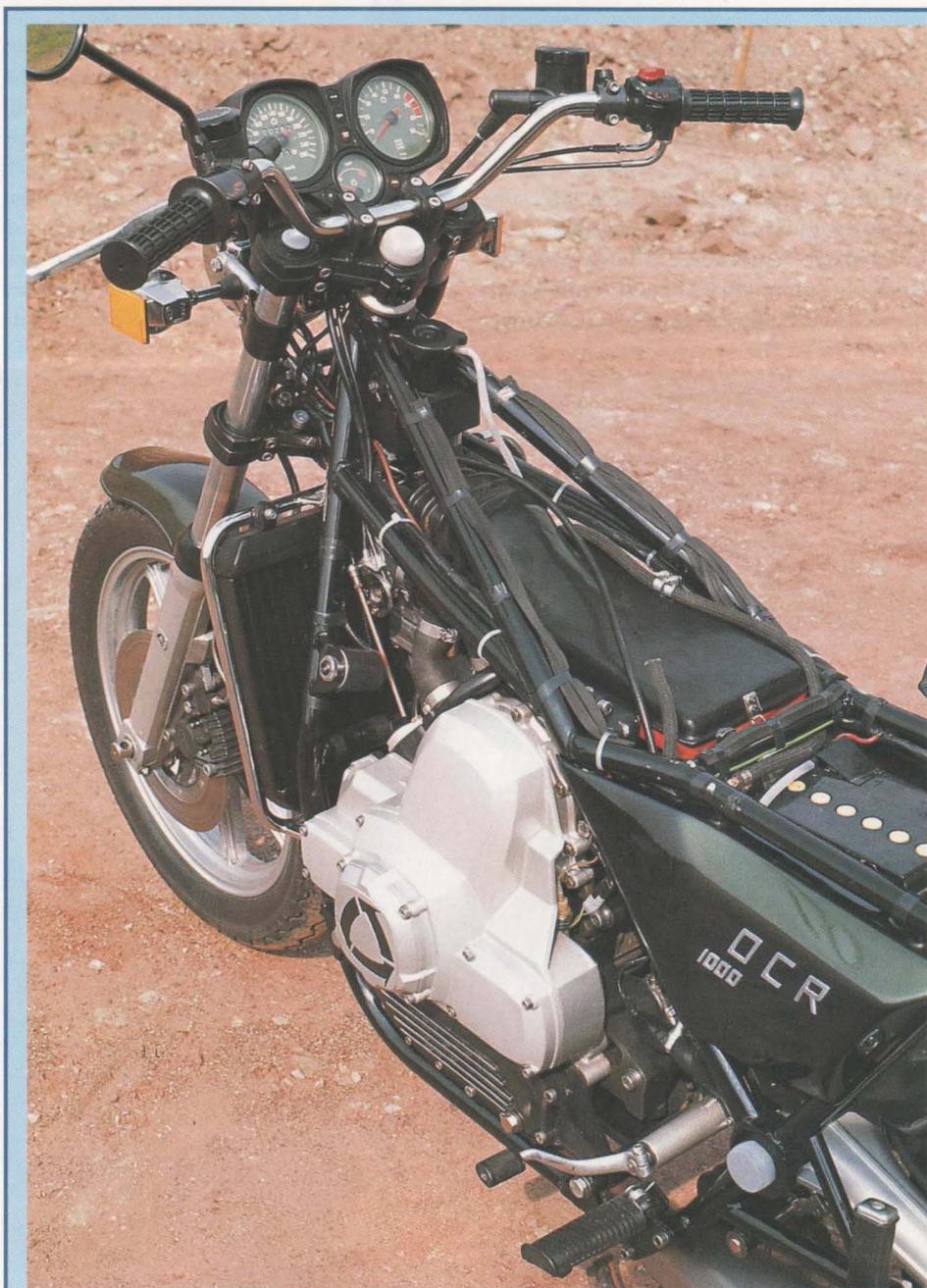
Vertreter der Fachpresse nach Duderstadt geladen. Dort warteten zwei OCR 1000, die sich auf den ersten flüchtigen Blick kaum von dem auf der 1974er IFMA gezeigten Prototyp unterschieden. Mit einer der beiden Maschinen durften die anwesenden Journalisten sogar ein paar Kilometer Probe fahren.

Mittlerweile schien die Diskussion um Sinn oder Unsinn von 100 PS starken und fünf Zentner schweren Motorrädern fast völlig verstummt. Schließlich lagen einige japanische Großserien-Motorräder inzwi-

Offizielle Einweihung der Produktionsanlagen für das Motorrad war am 12. Dezember 1975.

Die Verwandlung eines eigentlich für ein Auto geplanten Motors in einen Motorradantrieb war nur ein Problem der Entwicklungs- und Erprobungsphase. Das äußere Erscheinungsbild eines Motors spielt im Auto eine weit weniger wichtigere Rolle, weil dieser samt seinen Nebenaggregaten ja im Motorraum versteckt bleibt. In der OCR 1000 aber war der Zwei-Scheiben-Kreiskolbenmotor wie auf dem Präsentierteller zu sehen. Deshalb waren optisch ungehobelt wirkende Gehäuseteile und das übliche Gewirr von Schläuchen und Kabeln, wie es bei den meisten Pkw unter der Motorhaube versteckt ist, absolut tabu. Nicht zuletzt musste beim Gesamtdesign der Van Veen auch auf die im Vergleich zu konventionellen Motorradmotoren gewöhnungsbedürftigen Proportionen des OCR 1000-Motors Rücksicht genommen werden. Keine leichte Aufgabe für Jos Schurgers, einen ehemaligen Mitarbeiter der Van Veen-Rennabteilung und 1973 WM-Dritter der 125er-Klasse, der sich nach seinem Ausstieg aus dem Straßenrennsport mit dem Bau von Motorrad-Verkleidungen selbstständig gemacht hatte.

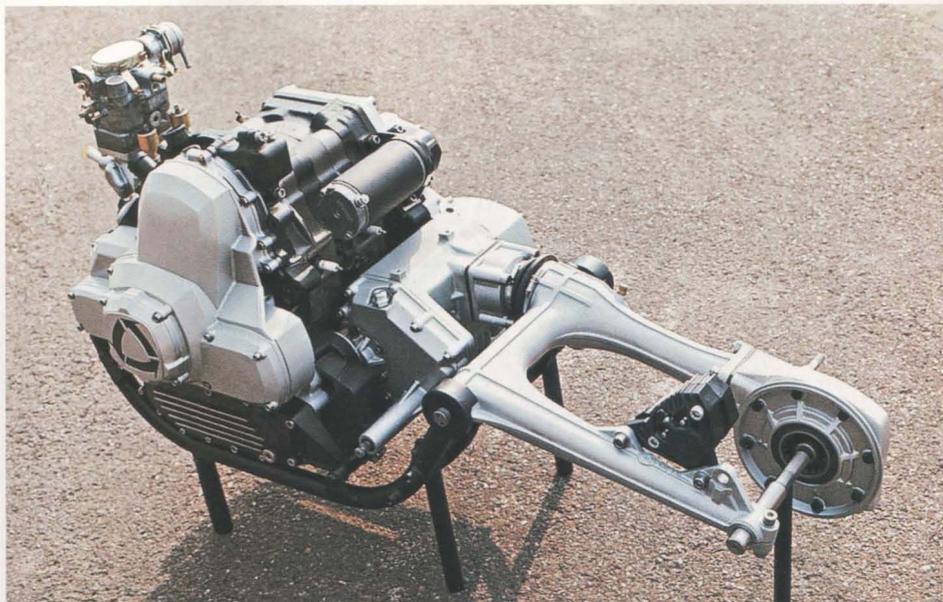
Bei den notwendigen Belastungsprüfungen des Fahrgestells konnten sowohl die Technische Hochschule Eindhoven als auch das Porsche-Entwicklungszentrum im schwäbischen Weissach helfen, wo das bemerkenswert kurze, sechsmonatige Testprogramm für die OCR 1000 Anfang Oktober 1975 abgeschlossen worden war. Doch bis die erste Maschine die Fabrikhalle in Duderstadt verlassen konnte, sollten noch einige Monate vergehen. Auf der IFMA 1976 erstrahlte auf einem der Ausstellungsstände wieder einmal eine Van Veen. Parallel dazu hatte Hendrik van Veen



Dicht hinterm Lenkkopf fand der Kühlflüssigkeits-Ausgleichsbehälter samt Einfüllstutzen Platz

schen auf diesem Niveau. Für die Männer in Duderstadt kein Grund zur Sorge, leistungsmäßig eingeholt zu werden. Denn mit 100 bis 110 PS (je nach Ansaug- und Auspuffgeräuschdämpfung) war der Zwei-Scheiben-Kreiskolbenmotor in Vergaserausführung noch längst nicht am Ende. Die Van Veen-Version mit Kraftstoff-Einspritzung soll um 130 PS geleistet haben. Damit wäre eine OCR 1000 auf der IFMA Ende September 1978 das stärkste Motorrad gewesen.

Doch just zu diesem Zeitpunkt drohte Gefahr: Sicherheitsapostel, vor allem aus den Reihen von TÜV und dem Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie (VFM), riefen vehement zu einer Leistungsbegrenzung bei Motorradmotoren auf höchstens 100 PS auf, Motorräder mit mehr Leistung sollten überhaupt nicht mehr zugelassen werden dürfen. Sollten



Motor mit Solex-Vergaser und Anlasser, Leichtmetall-Schwinge und -Achsantriebsgehäuse

Technische Details der Van Veen OCR 1000

Wie beim Zwei-Scheiben-Kreiskolbenmotor von Mazda wurde auch das bei Comotor nach Van Veen-Wünschen gefertigte Aggregat durch einen Wasserkühlmantel außen an den Trochoidengehäusen sowie innen (Läufer) durch das Motoröl gekühlt (daher auch die Bezeichnung Oil Cooled Rotor), besaß aber einen Umfangs- statt eines Seiteneinlasses für das Frischgasgemisch. Diese Auslegung sollte Vorteile im Leerlauf- und Teillastverhalten bringen, während der Umfangseinlass bessere Füllung versprach und damit der Leistungssteigerung entgegen kam.

498 ccm pro Kammer ergaben 996 ccm Gesamtvolumen, Verdichtungsverhältnis 1 zu 9, Gemischaufbereitung durch einen Solex-Doppelfallstromvergaser mit 32 Millimetern Durchlass, Startautomatik und Beschleunigerpumpe. Günstige Abgaswerte und kultivierter Lauf bei niedrigen Drehzahlen bereiteten zumindest damals noch Kopfzerbrechen, wobei im Falle des OCR 1000-Motors eine geradezu revolutionäre Zündung helfen sollte, die ohne Fliehkraft-Verstellmechanismus, Unterbrecherkontakte oder Verteiler auskam, also ohne mechanische, verschleißgefährdete Teile. Sie sollte damit stets bestmögliche Verbrennung ermöglichen.

Ausgetüfelt hatte die elektronische Zündung mit digitaler Verstellung der Karlsruher Dr. Gunter Hartig. Damit konnte er für jeden Motor entsprechend den Prüfstandläufen individuell angepasste Zündverstellkurven realisieren. So wurde zum Starten des OCR 1000-Motors bei 15 Grad Kurbelwinkel vor dem oberen Totpunkt (OT) gezündet, im Leerlauf waren es drei Grad nach OT, und als maximale Frühzündung genügten 27 Grad vor OT. Für die Zündenergie sorgte ein Leistungsteil Busch-Jaeger auch dann noch, wenn die Maschine längere Zeit gestanden hatte, die 28 Ah-Batterie deshalb schwächelte und der auch im Bootsmotorenbau verwendete Schubschraubtrieb-Anlasser von Bosch/USA für den Startvorgang den größten Teil der Batteriekapazität für sich beanspruchte. Einen Kickstarter gab es nicht.

Geschmiert wurde durch eine Druckumlauf-Schmierung, Fassungsvermögen des Ölbehälters fünf Liter, Förderleistung der Zahnradpumpe 37 Liter pro Minute, wobei zur Schmierung der Trochoidenlaufbahn das Kraftstoff-Luft-Gemisch via Mikuni-Dosierpumpe zusätzlich noch mit ein bisschen Öl angereichert wurde und der Ölbehälter deshalb alle 800 bis 1000 Kilometer um etwa einen Liter aufgefüllt werden musste.

Die Primärkraftübertragung erfolgte über schrägverzahnte Räder, die Vier-Scheiben-Trockenkupplung (auf der Getriebe-Hauptwelle) mit

Sinterbelägen und Tellerfeder wurde – ein Novum im Motorradbau – hydraulisch betätigt. Dank des enormen Drehmoments (maximal 135,29 Nm) reichten vier klauengesaltete Gänge völlig aus. Hoher Aufwand bei der Sekundärkraftübertragung: eine Gelenkwelle mit doppeltem Gleichlaufgelenk (homokinetisches Gelenk). Und zur weiteren Erhöhung des Fahrkomforts eine dreifache Ruckdämpfung im Antriebsstrang: am Exzenterwellenausgang, am Getriebeausgang und am Hinterrad mit dem Winkeltrieb mit Hypoidverzahnung.

Leichtmetall-Gussräder (in diesem Fall von Ronal, mit dauergeschmierten Doppelschulterlagern) waren noch die absolute Ausnahme, und gleich drei hydraulisch betätigte Scheibenbremsen (Brems-scheiben-Durchmesser 280 Millimeter), die von Brembo geliefert wurden, waren damals nur noch an Motorrädern wie der Honda Gold Wing oder der Kawasaki Z 1000 zu finden. Der OCR 1000-Rahmen bestand aus nahtlos gezogenem Stahlrohr, Schwingen- und Lenkkopflagerung liefen in nachstellbaren Kegelrollenlagern. Während am auf der 1974er IFMA gezeigten Modell noch eine Marzocchi-Teleskopgabel montiert war, war dieses Bauteil nun durch eine Eigenentwicklung mit respektablen 42 Millimetern Standrohrdurchmesser und hinter statt vor den Tauchrohren angeordneten Bremssätteln ersetzt worden. Bei der Abstimmung der Gasdruck-Dämpferelemente sowohl in der Teleskopgabel als auch den Federbeinen (Gesamtfederwege 165 respektive 110 Millimeter) arbeiteten die an der OCR 1000-Entwicklung beteiligten Männer – Durchschnittsalter 28 Jahre – mit einem holländischen Spezialisten zusammen: de Koning (Handelsmarke Koni).

Auch bei der Ausstattung fand sich das Beste vom Besten. Was die Bedienelemente an den beiden Lenkerenden betraf, gab es kaum eine Alternative zu Yamaha-Produkten. Die Instrumente lieferte VDO. Tachometer, Drehzahlmesser, Kontrollleuchten und ein Kombi-Instrument für Kraftstoff- und Ölstandsanzeige waren in einer Konsole zusammengefasst. Letzteres zeigte bei eingeschalteter Zündung, aber noch nicht laufendem Motor den Flüssigkeitsstand im Ölbehälter an, bei laufendem Motor die Kraftstoffmenge im 22 Liter-Tank aus Glasfaser verstärktem Kunststoff (GFK).

Unterhalb der mit Rauleder bezogenen Sitzbank fand der Fahrer Bordwerkzeug von höchster Güte, für den Fall einer Reifenpanne eine Sprühdose mit Reifenfüllmittel und für Schlimmeres sogar einen kleinen Verbandskasten. Klar, bei einem Preis von gut 24 000 Mark durfte der Kunde auch erwarten, dass der Hersteller an wirklich alles gedacht hatte. □

Kurvenreiche
Landstraßen waren
nicht unbedingt das Revier
einer Van Veen, schon
eher gut ausgebaute Fern-
straßen



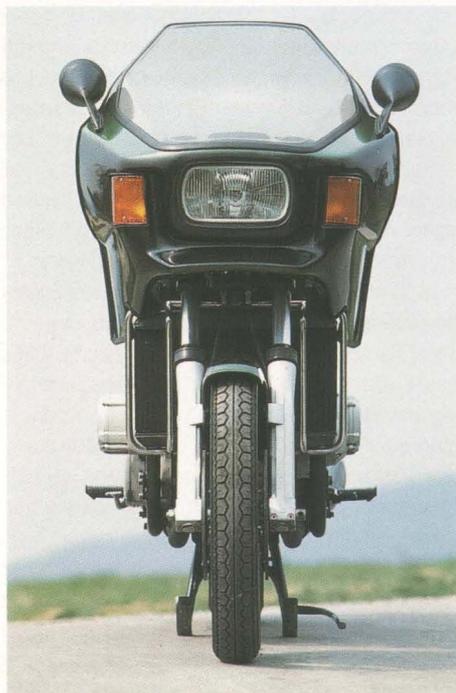
die großen Hersteller beziehungsweise ihre Importeure klein beigegeben und ihre Motorräder auf der IFMA 1978 nur noch mit 100 PS präsentieren, würde Hendrik van Veen als Einzelkämpfer auf verlorenem Posten dastehen.

Für 1977 (Beginn der Serienfertigung im März jenes Jahres) hatte Hendrik van Veen zunächst 200 Motorräder geplant und dann maximal 500 Stück pro Jahr, vor allem für den Export. Dass es viel weniger werden

sollten, daran war auch der Peugeot-Konzern schuld, der mit 50 Prozent an Citroën und damit maßgeblich an der Unternehmensstrategie beteiligt war. Für die Zwei-Scheiben-Kreiskolbenmotoren der Citroën GS-Modelle (und an Kreiskolbenmotoren überhaupt) hatte man bei Peugeot nämlich längst nichts mehr übrig und die Aktivitäten bei Comotor in Altforweiler drastisch heruntergefahren – um die Fabrik nach insgesamt nur 1335 produzier-

ten Citroën-Kreiskolbenmotoren schließlich kurzerhand dicht zu machen.

Hendrik van Veen hätte durchaus Interesse daran gehabt, den Bau seiner Motoren aufrecht zu erhalten, doch die Franzosen blieben stur. Im November 1978 verlautete daher aus Duderstadt, dass das Ende der OCR 1000 gekommen sei und höchstens noch ein Dutzend Exemplare montiert würden. Insgesamt waren es in nicht ganz zwei Jahren also gerade mal 50 Stück. □



Riesige Verkleidung, die kräftig bremst



20 Kilogramm schwerer und 4000 Mark teurer: mit ab 1978 erhältlich Verkleidung

So fährt sich eine Van Veen OCR 1000

Schon im Stand, und erst recht beim Rangieren, verschafft sich eine Van Veen OCR 1000 Respekt; besonders bei Fahrern, die nicht mindestens 185 Zentimeter Größe samt entsprechend kräftigem Körperbau aufweisen können. Knapp unter 300 Kilogramm Gewicht mit Kraftstoff, Kühlflüssigkeit und Motoröl wurden angegeben, wobei der Benzintank mit 22 Litern Fassungsvermögen wohl nicht randvoll gefüllt war. Denn mit allem Drum und Dran waren es etwa zehn Prozent mehr, und die rund sechseinhalb Zentner sind beim Rangieren deutlich zu spüren. Allein zwei Zentner bringt der Motor ohne Auspuffanlage mit seinen schweren Trochoidengehäusen samt Läufern aus Grauguss auf die Waage. Dann wären da noch Getriebe, Hinterradschwinge samt Hinterradantrieb, die wuchtige und schwere Teleskopgabel, die Gussräder samt Scheibenbremsen und und und...

Eine Honda Gold Wing wog immerhin auch fast 300 Kilogramm, eine Kawasaki Z 1000 randvoll betankt rund fünf Zentner, ein paar Kilogramm hin oder her waren damals kein Problem. Ein Rolls Royce wird schließlich auch nicht mit einem Mercedes oder BMW verglichen. Und so eine Van Veen OCR 1000 sollte, so der Hersteller, schließlich der Rolls Royce unter den Motorrädern sein.

Die Fummelei nach dem Kraftstoffhahn war passé. Weder ihn noch eine Starthilfe hatte die Van Veen nötig. Nach dem Einschalten der Zündung genügte ein Knopfdruck. Um die für den Start des kalten Motors und die während der Warmlaufphase notwendige Gemischanreicherung sorgte sich der Vergaser. Anlassen, Gang einlegen und einfach losfahren war die Devise.

Mitsamt einem gut 80 Kilogramm schweren Fahrer auf der OCR 1000 sind immerhin über 400 Kilogramm in Bewegung zu setzen, und dazu bedarf es trotzdem kaum mehr als Leerlaufdrehzahl. Der Zwei-Scheiben-Kreiskolbenmotor strotzt nur so vor Kraft. Schon bei etwa 2000/min entwickelt er rund 98 Nm Drehmoment. Um schnellstmöglich vom Fleck zu kommen, ist also keine Dragster-Erfahrung nötig, sprich, der Motor muss nicht per Drehgriff auf Drehzahl gebracht und dann bei der Stange gehalten werden, bis die Kupplung vollen Kraftschluss erreicht hat.

Sogar im zweiten Gang und selbst mit zwei Personen setzt sich die OCR 1000 anstandslos in Bewegung, ohne dass der Fahrer übermäßig mit der Kupplung zaubern muss. Wenn dann der Drehgriff so lange offengehalten wird, bis die Nenndrehzahl erreicht ist, zeigt der Tachometer immerhin schon rund 120 km/h. Im Dritten wären das etwa 170 km/h, ein Tempo, das beim Ausdrehen und Durchschalten der Gänge schon nach elf Sekunden erreicht ist. Klar, aktuelle Motorräder vom Schlage einer Yamaha R1 oder auch eine Honda Fireblade sind nach dieser Zeitspanne bereits gut 200 km/h schnell. Aber deren Motoren haben einerseits viel mehr Leistung und dann auch deutlich weniger Gewicht zu schleppen. Vor fast drei Jahrzehnten zählten die mit einer Van Veen OCR 1000 möglichen Beschleunigungswerte jedoch zur absoluten Spitze. Und kein anderes Motorrad ließ sich aus dem Stand auf 120 km/h beschleunigen ohne einen Gang wechseln zu müssen.

Was ebenfalls mit kaum einem anderen Motorrad möglich war: Im höchsten Gang gemütlich bummelnd, brauchte selbst bei auf 50 km/h Höchstgeschwindigkeit beschränktem Ortstempo allenfalls ein Gang heruntergeschaltet werden, wobei die Drehzahl (im Dritten) natürlich auf etwa 2000/min sank. Kein Problem, am Ortsende-Schild reichte Gasgeben völlig aus. Und wenn es galt, sonntägliche Landstraßen-Bummler hinter sich zu lassen, dann war der Überholvorgang, bei dem etwa von 80 auf kurzzeitig 120 km/h beschleunigt werden sollte,

nach spätestens drei Sekunden beendet – ein angesichts der Masse einer OCR 1000 wirklich beeindruckendes Durchzugsvermögen.

Der Brocken scheint wie von unsichtbarer Riesenhand schier unaufhaltsam angeschoben zu werden. Spontan reagiert der Zwei-Scheiben-Kreiskolbenmotor auf jede Bewegung am Gasdrehgriff. Was dabei zu den Ohren des Fahrers durchdringt? Etwas Ansaugergeräusch (was beim Kreiskolbenmotor ohnehin schwerer zu dämpfen ist), aber kaum hörbare mechanische Laufgeräusche des Motors, dazu ein zunächst ungewohnter Ton aus den beiden Schalldämpfern. Definitiv kein blechern klingendes Zweitaktgeschepper wie etwa bei einer Yamaha RD 400 oder gar einer Suzuki GT 750. Eher ein sonores Säuseln, wobei die tieferen Frequenzen deutlich überwiegen und mit zunehmender Drehzahl dem typischen Röhren eines großvolumigen V-Achtzylinder-Motors ähneln.

Kreiskolbenmotoren sollen nahezu vibrationsfrei laufen. Richtig, da ist wirklich nichts zu spüren, was überhaupt erwähnenswert wäre. Was in diesem Kriterium einer Van Veen vielleicht noch das Wasser reichen kann, wäre, um bei den Motorrädern jener Epoche zu bleiben, allenfalls eine Honda Gold Wing. Noch nicht einmal ein perfekt eingestellter 1000er BMW-Boxermotor käme in Betracht, und ein Kawasaki Z 1000-Reihenvierzylinder wäre heute im direkten Vergleich zur OCR 1000 ein übler Schüttler.

Genau hier lag damals der Hund begraben: Zweitakter lärmten vor allem mit schwirrenden Kühlrippen, Viertakter dazu noch mit rasselndem Ventiltrieb, vibrierten mehr oder weniger stark und signalisierten dem Fahrer mit Leistungslöchern oder abruptem Schub, dass da ein Hubkolbenmotor am Werk ist. Eine Van Veen OCR 1000 machte dagegen überhaupt kein Aufhebens, und ihre Art der vehementen, aber stets unspektakulären Kraft- und Leistungsentfaltung war zu dieser Zeit einzigartig.

Bei innerstädtischen Geschwindigkeiten erscheint eine Van Veen störrisch und

unhandlich. Natürlich machen sich hier der hohe Schwerpunkt, das hohe Gewicht und die auf bestmöglichen Geradeauslauf bei flotter Autobahnangart ausgelegte Fahrwerksgeometrie (Lenkkopfwinkel 61 Grad, Nachlauf 130 mm und über anderthalb Meter Radstand) bemerkbar. Und in solcherlei Revier gibt es an einer Van Veen wenig zu tadeln, selbst bei 200 km/h (Tachometeranzeige), wenn der Fahrer längst mehr mit dem ihn beutelnden Fahrtwind zu kämpfen hat.

Auch als spurtstarke, laufruhige und komfortable Reisemaschine (Zuladung rund 180 Kilogramm) macht die OCR 1000 eine gute Figur. Stundenlanges Dahingleiten, nur unterbrochen von den Tankstopps, mit kaum mehr als halb aufgedrehtem Gasgriff auf den ohnehin auf rund 110 km/h begrenzten US-Highways, mit einem der exklusivsten Motorräder überhaupt – das muss ein Teil der Vision des Hendrik van Veen gewesen sein. Und die Kraftstoffpreise im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, die Ende der siebziger Jahre bei umgerechnet 50 bis 60 Pfennig pro Liter lagen.

Derzeit muss in Deutschland mehr als ein Euro pro Liter Normalkraftstoff berappt werden. Super oder gar Superplus wäre im Falle der OCR 1000 rausgeschmissenes Geld. Eine Van Veen schluckt nach der Devise eines Rennpferds: Ein Gaul, der rennt, darf auch saufen. Zehn Liter auf 100 Kilometer sind es locker, und bei flotter Autobahnfahrt, wenn der Tachometer selten weniger als 160 oder 170 km/h anzeigt, durchaus auch 15 Liter auf 100 Kilometer. Aber was interessieren Sie die Benzinpreise, wenn Sie sich einen Rolls Royce geleistet haben? □

Das haben Rolls Royce- und Van Veen-Fahrer gemeinsam: genügend Leistung und die Gewissheit, ganz exklusiv unterwegs zu sein