

Benzin liegt in der Luft

Als Motorradfahren noch genau so viel Schweiß wie Öl kostete



Sie sind schon von weitem zu hören. Und sie werden bereits von einer kleinen Traube Zuschauer am Bahnhof Kottenforst erwartet. Was hier zu hören ist, hat nichts mit einem modernen Verbrennungsmotor zu tun. Vielmehr nähern sich gerade Motorräder, die gebaut wurden, noch bevor der erste Weltkrieg ausgebrochen ist, also von 1914 und früher. Motorräder aus einer Zeit, in der das Fahren noch reichlich abenteuerlich war.

Meckenheim. Die rund 25 Teilnehmer der fünften "Pionierfahrt im Rheinland" erreichen den Parkplatz des Bahnhofs teils tröpfchenweise, teils in Gruppen - aber ihre Reihenfolge ist seit der Abfahrt vor 25 Kilometern auf dem Vereinsgelände des MSC Dom Esch ordentlich durcheinander. "Nicht alle fahren das gleiche Tempo", erklärt Veranstalter Jürgen Hammerschlag-Mäsgen. Zwar rast ausnahmslos niemand mit seinem historischen Gefährt - das wäre technisch auch gar nicht möglich - doch anders als heute unterscheidet sich die Fahrbarkeit der Motorräder deutlich voneinander. "Mit diesen alten Maschinen muss man extrem vorausschauend fahren. Allein schon wegen der Bremsen, die grundsätzlich schlecht sind und oft nur das Hinterrad abbremsen" erklärt Rainer Büssinger aus Dülmen im Münsterland. Trotzdem ist er sichtlich stolz auf seine "Wanderer" aus dem Baujahr 1914. Das gute Stück hat einen Motor mit 500ccm Hubraum, der 4,5 PS entwickelt. Wenn er es drauf anlegt, erreicht er damit 60 km/h. Das sei aber nicht sonderlich angenehm. Überhaupt sei das Fahren damit viel ursprünglicher und aufwändiger als mit einer modernen Maschine. Dem Beobachter drängt sich auf: abenteuerlicher. "Vor einer Kurve etwa kann man nicht einfach vom Gas gehen. Mit einem zweiten Hebel steuert man den Vergaser, sonst fängt der Motor an zu stottern." Tatsächlich finden sich an den historischen Maschinen, von denen die älteste des Teilnehmerfeldes aus dem Jahre 1901 stammt, der ein oder andere Hebel und Schalter, Zahnräder und Riemen, die sich ein Laie nicht ohne Hilfe erklären kann.

Doch auch wenn die Technik, einmal begriffen, vergleichbar simpel ist - ihre Tücken müssen die Fahrer beherrschen. Bei Ankunft am Bahnhof legen so die meisten von ihnen als erste Handlung einen Lappen unter den Motor, um kein Öl auf den Boden tropfen zu lassen. Und während sich heutige Biker im Biergarten schon einer kühlen Erfrischung widmen können, sind die Fahrer ihrer geschichtsträchtigen Raritäten vor allem mit ihren Schätzchen beschäftigt. "Eigentlich hat jeder Werkzeug, eine Ersatz-Zündkerze und anderes dabei" erklärt Hammerschlag-Mäsgen. Und das zu Recht. Kaum einer, der keine Kleinigkeit zu reparieren hat. Hier wird der Antriebsriemen gespannt, dort ein Bowdenzug repariert, weiter hinten am Motor selbst geschraubt. Wer nicht reparieren muss, hilft anderen bei Fehlerdiagnose oder Reparatur.

Der für heutige Verhältnisse hohe Wartungsaufwand ist auch der Grund, warum die Reihenfolge des Starterfeldes so durcheinander gewürfelt wurde. Mancher musste bereits unterwegs zum Schraubenschlüssel greifen und so kommen einige Teilnehmer erst am Bahnhof an, als die ersten ihre Pause schon beendet haben. "Wir fahren ja kein Rennen. Die Rallye hat keine Wertungsprüfung. Wir fahren, weil wir Spaß dran haben." erläutert Heiner Rohrwick, Fahrer einer Peugeot von 1905.

Den Spaß sieht man den Fahrern an, die meisten sind auch passend zum Baujahr ihrer Maschine gekleidet. Entsprechend fühlen sich die Zuschauer, die extra für diesen Teil der Pionierfahrt zum Bahnhof Kottenforst gekommen sind, ein bisschen in der Zeit zurückgesetzt. Und die Fahrer beantworten geduldig und nicht ohne Stolz alle meist technischen Fragen. Denn um die Maschinen, die aus heutiger Sicht optisch mehr an ein Fahrrad erinnern als an ein Motorrad, zu fahren, braucht es nicht nur großes technisches Verständnis, sondern auch viel Zeit und nicht zuletzt ein gutes Startkapital. "Eigentlich kann man es nicht pauschal sagen, aber um eine Größenordnung zu nennen: 10.000 Euro sollte man in etwa schon anlegen, wenn man sie nicht von Grund auf neu aufbauen will. Natürlich kann man auch das Doppelte ausgeben. Es gilt: je weniger man selber machen kann oder will, desto teurer wird es", weiß Büssinger. Seine Maschine, die Wanderer von 1914, hat er quasi als Wrack in Dänemark gekauft und in zahllosen Stunden aufgebaut. "Wenn man glaubt fertig zu sein und alles so aussieht, wie man sich das vorstellt, braucht man noch mal ein Jahr, bis man alle Kinderkrankheiten beseitigt oder im Griff hat". Also kein Hobby für Ungeduldige. Daher haben viele Fahrer nicht nur eine sondern gleich zwei, drei oder mehr Maschinen, eine kleine Werkstatt und viel Zeit.

Letztere braucht man durchaus auch beim TÜV. "Man sollte versuchen einen Prüfer zu finden, der ein großes technisches Verständnis hat und die Faszination für diese Maschinen zumindest nachempfinden kann" erklärt ein Fahrer. Außerdem braucht so ziemlich jede Maschine, die an diesem Tag zu sehen war, etwa ein halbes Dutzend Ausnahmegenehmigungen des TÜV, teils auch mehr. Das fängt damit an, dass viele Fahrer das Kennzeichen ihrer Maschine am Rucksack anbringen müssen, weil an der Karosserie keine Möglichkeit zur Befestigung vorgesehen ist. Oder dass der Tank keine modernen Standards erfüllt und das Licht, wenn vorhanden, nicht heutigen Anforderungen entspricht.

Diese Einschränkungen spielen an diesem Tag jedoch keine Rolle. Im Rahmen der Pionierfahrt haben die Teilnehmer nur eine Strecke von etwa 75 Kilometern zu meistern. "Eine Tagesstrecke für diese Maschinen" meint ein Teilnehmer. Auf die Frage, wie man zu diesem nicht alltäglichen Hobby kommt, erntet man häufig ein Lachen, teils ein Schulterzucken. "Der Vater hatte immer schon ein Motorrad" oder "Ich hab mit jüngeren Maschinen angefangen und dachte mir: da geht doch noch mehr" sind die häufigsten Begründungen. Was die Fahrer jedoch an ihre Schätzchen fesselt, versteht man, wenn sie sich wieder auf ihre Gefährte setzen und entweder mit Pedalen den Motor starten oder mit ihnen anfangen zu laufen, bis die Geschwindigkeit zum Starten ausreicht. Und wenn dann das Knattern einsetzt, kleine Dunstwolken aus dem Auspuff hinausgeschleudert werden und die Luft von Benzin und verbranntem Öl geschwängert wird, beginnt man zu ahnen, wie es den Pionieren unter den Motorradfahrern vor über 100 Jahren erging.

Text und Fotos: Michael Thelen



Aus:

SCHAUFENSTER

info@schaufenster-bonn.de