

Mirko Baum

Freuden und Schmerzen Denkwürdigkeiten eines Benzinkranken

Die Krankheit nahm ihren Lauf mit einem Jawa 50 Pionýr. Zuerst mit einem roten „Baumstumpf“ (Pařez) meines mährischen Cousins, später mit einem olivgrünen dienstlichen Exemplar aus dem Inventar der Tschechoslowakischen Volksarmee. Der erste fiel der kopflosen dörflichen Bastelwut zum Opfer, der zweite beendete sein kurzes Leben unter dem Tatra 111 eines unaufmerksamen Soldaten auf dem Fliegerhorst Bechyně.

Meine ersten Jahre des wiedererlangten Zivils sahen ungefähr so aus, genauso wie auch meine Ankunft in Köln am Rhein im Jahre 1974:



Halblitermaschine Norton ES 2 des Metzgermeisters Čeňek Černý aus Kladno. Ein wunderschönes Motorrad, bei dem man die Arbeitstakte zählen konnte. Mein Freund, Kollege und Unterzeichner der Charta 77 Václav Šebek nannte ihn „auf dreimal Bums nach Zbraslav“ (ein Ort in der Nähe von Prag) und er hatte Recht.

Als ich später einmal mit durchgebranntem Ventil am Stadtrand von Antwerpen stand und machtlos all die japanischen Motorräder beobachtete, die an mir vorbeisausten, fasste ich die (gänzlich abwegige) Idee, die Norton zu verkaufen und mir ein japanisches Motorrad zuzulegen, an dem bekanntlich „nie etwas kaputt geht“. Es war eine Yamaha XT 500, eine einzylindrige Geländemaschine, die so perfekt funktionierte, dass es bald langweilig wurde. So habe ich nicht mal ein Foto von ihr.

Ungefähr nach einem Jahr bekam ich wieder Sehnsucht nach einer Maschine, aus der richtig Öl tropft und an der ich schrauben kann und so kam wieder eine Norton ...

... diesmal ein etwas größeres Kaliber - eine Norton Commando 850:



Das Foto machte ich kurz nach dem Kauf, ein anderes habe ich leider nicht. Der „Westernlenker“ blieb nicht lange, genauso wie die dicken Auspufftöpfe, denn eine Maschine muss man hören können. Loud pipes save lives!

Auch so etwas Verweichlichtes wie ein Elektroanlasser musste verschwinden. Am Ende sah alles aus wie ein richtiges englisches Motorrad mit unverwechselbarem Charakter.

Mit diesem Gerät konnte man schon richtig schnell fahren, und so wurde ich übermütig und bekam Lust auf etwas, womit ich mich wieder um einen weiteren Schritt der Schallmauer nähern konnte.

Vivere pericolosamente! Hier kommt die Erfindung der Hölle – eine getunte Ducati 900 SS mit desmodromischer Ventilsteuerung:



Es handelte sich um ein Einzelstück mit einem wunderschönen Aluminiumtank, der von einem bündig eingebauten Titandeckel aus einem Starfighter gekrönt war. Den Deckel besorgte ein amerikanischer Soldat, der mit dem illegalen Verkauf des Armeeeinventars sein Einkommen aufgebessert hat. Heute montiert man seit langem diese Dinge serienmäßig, damals war es aber etwas völlig neues.

Das Foto machte und präparierte ein Freund, der wusste, dass ich mich bei den Motorradtreffen unwohl fühle, was übrigens für Treffen aller Art zutrifft.

Das Ding ging 220 km/h und so wurde mir bald klar, dass ich mich auf dem Grat zwischen „sein oder nicht sein“ bewege und so suchte ich eine zahmere Alternative.

Es war wieder eine Ducati, diesmal eine Ducati 750 GT, etwas älter und nicht so „scharf“, dafür aber unglaublich schön:



Auch diese Maschine hatte eine desmodromische Ventilsteuerung. Einstellarbeiten an der Desmodromik sind eine spezielle Angelegenheit, die sehr anspruchsvoll ist und die somit auf die Dauer auf die Nerven gehen kann. So habe ich sie bald entfernt und eine Stellschraubenmechanik eingebaut, die ich dann auch blind einstellen konnte. Diese Maschine war in jeder Hinsicht das Beste, was ich je hatte und „commendatore“ Fabio Taglioni, der ihren wunderschönen Motor ersann, gehört bis heute zu einem meiner Götter.

Ich verkaufte sie nachdem meine Frau Mine bei einem Verkehrsunfall ihr Leben verlor. Heute kann ich es mir nicht erklären, aber damals wollte ich mich bestrafen, denn ich lebte und sie nicht mehr und so habe ich meine „bella macchina“ wieder abgegeben. Ich bekam für sie 14.000,- DM, heute würde sie mehr als das doppelte in Euro kosten.

Nach diesem fast rituellen Akt habe ich mir vorgenommen, dass ich das Risiko auf der Strasse zu sterben den jüngeren Zeitgenossen überlasse und mir eine absolute Motorradabstinenz verordnet. Es dauerte aber ungefähr anderthalb Jahre und ich fing wieder an, wenn auch sehr bescheiden.

Hier ist der bescheidene Anfang - eine Royal Enfield 350 Bullet (Made in India):



Der „Mast“ neben mir und um einen Kopf größer als ich ist Birgit. Sie war Musiklehrerin meines Sohnes und wurde später meine zweite Frau.

Verglichen mit dem Vollblut an das ich gewöhnt war, war die indische Enfield ein gutmütiges und braves Brauereipferd. Es war eine einfache, gut durchkonstruierte Maschine, die mich nie im Stich ließ. Dennoch wurde an jedem Detail sichtbar, dass der Werbeslogan des englischen Originals „made like a gun“ für sie schon seit langem nicht gilt, und so, als sich die Gelegenheit bot, eine Moto Guzzi Falcone Turismo Baujahr 1950 zu erwerben, habe ich sofort reagiert, wenn auch, wie sich später herausstellte, ein wenig überstürzt.

Es war eine schöne Maschine. Man nennt sie „Brotschneidemaschine“ wegen des großen freilaufenden Schwungrads, das sich mit der Zeit durch das linke Hosenbein arbeitet. Ihr Motor hatte schon die besten Jahre hinter sich, ganz abgesehen davon, dass nach dem langjährigen Stillstand in einem Wohnzimmer sämtliche Filzdichtringe ausgetrocknet und damit undicht waren. Für den Einbau der modernen Simmeringe waren die Gehäusewände zu dünn und so das Öl, das ich oben reinfüllte, genauso schnell wieder unten heraus floss. Nach jeder Ausfahrt sah ich wie ein Sardinenfisch aus, und so habe ich es nicht lange ausgehalten und sie musste weg. Wie unschön diese Erfahrung auch war, sie hat bei mir ein Interesse an Moto Guzzi Motorrädern geweckt, denn ihr seltsamer Charme von grob zusammen geschraubten Landmaschinen hat mich gefesselt. Schließlich waren es auch diese Motorräder, die dem Duce halfen den zweiten Weltkrieg zu verlieren.

Und so kam als nächstes wieder eine Moto Guzzi, diesmal eine Moto Guzzi 750 S:



Sie war wunderbar und wir haben es miteinander lange ausgehalten. Sie ging wie der Teufel, während meine Kondition langsam schwächer wurde. Mit zunehmendem Alter bekam ich zu spüren, dass meine Reaktionen nicht mehr so gut sind wie früher und ich bekam Angst. Die Hauptursache war etwas mit meiner Halswirbelsäule (typisch für alle Architekten, die ihr Leben tief gebückt an einem Reißbrett verbracht haben), was sich bei jedem plötzlichen Umdrehen (z. B. beim Überholen) mit einem kurzen Schwindelgefühl bemerkbar machte. Vor jeder Ausfahrt dachte ich, dass sie vielleicht auch die letzte sein könnte ... und mit diesem Gefühl fährt es sich ziemlich blöd.

Schon vor vielen Jahren habe ich mir vorgenommen, dass, wenn meine Kräfte und meine Nerven nicht mehr für ein Motorrad reichen sollten, ein Morgan Threewheeler kommt, der eigentlich nicht anderes ist als ein Motorrad auf drei Rädern.

Für ein Original reichte das Geld nicht und so kaufte ich einen englischen JZR mit dem Motor einer Honda CX 500:



Man sieht, dass es im Cockpit eng zugeht. Die Pedalerie war so gedrängt, dass ich am Anfang nur in Socken fahren konnte. Später habe ich die Kupplung mit einem Hebel und einem Bowdenzug (wie auf dem Motorrad) an den Schalthebel montiert, sodass unten „im Keller“ nur Bremse und Gas blieben. Der entschlossene Mann an meiner Linken ist mein ehemalige Kollege und Freund Professor Rudolf Schönwald aus Wien, beruflich Maler und Grafiker. Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten.

Dieses Fahrzeug ermöglichte mir, die Welt aus der Perspektive eines Dackels zu betrachten. Schön war auch, dass jeder der mich sah, entweder lachte oder winkte.

Auch dieses Gerät ging wie der Teufel und mit ihm kam wieder die Angst. Fünfzehn Liter Benzin im Schoß und die unangenehme Gewissheit, dass ich bei einem Unfall nicht schnell genug raus komme und folglich verbrenne, weckten langsam den Wunsch, das teuflische Ding an einen anderen potentiellen Selbstmörder abzugeben. Noch in diesem Sommer berichtete mir ein Freund, die blaue Zigarre samt Chauffeur im belgischen Haselt gesehen zu haben. Gott sei Dank, zumindest zu der Zeit hat sein Fahrer noch gelebt.

Das was danach kam, war auch etwas schönes, jedoch mit einem kleinen Fehler: Es war fast ein „richtiges“ Auto.

Lotus Super Seven aus der VM-Produktion, mit Ford-Motor und Webervergaser:



Ich habe ihn am Sylvestertag in Singen am Bodensee gekauft und fuhr mit ihm 600 km auf der vom Schneetreiben verwehten Autobahn nach Hause. In Pelze gehüllt musste ich wie der Held der Sowjetunion Polarpilot Babuschkin ausgesehen haben, und die Menschen haben mich aus ihren gut geheizten Autos wie eine Erscheinung angesehen.

Eigentlich kaufte ich ihn in der Hoffnung, dass ich bei meinen Ausflügen Gesellschaft bekomme. Entweder die meiner Frau oder die meines Sohnes. Nun, mein Sohn spielte lieber Gitarre und meine Frau beschwerte sich wegen des Lärms, der Hitze und des Gestanks (dass es um Duft ging, konnte ich ihr nicht beibringen) und so blieb ich mit dem roten Blitz am Ende doch allein.

An den Motorrädern habe ich immer selbst geschraubt, bei einem Auto habe ich mich nicht ganz getraut. So habe ich eine Werkstatt gesucht, in der man mit weißen Handschuhen arbeitet. Nach einigen enttäuschenden Versuchen, habe ich die Hoffnung aufgegeben.

Nach einigen Jahren wurde mir klar, dass ich doch eigentlich Motorradfahrer bin und immer war, darüber hinaus sind die Schwindelgefühle, so wie sie gekommen sind, wieder verschwunden. Und so habe ich begonnen nach einem Gerät Ausschau zu halten, mit dem ich wenigstens eine Illusion der verlorenen Jugend gewinnen könnte.

Hier ist der Gegenwartszustand, eine Moto Morini 31/2 Sport alias „tre e mezzo“:

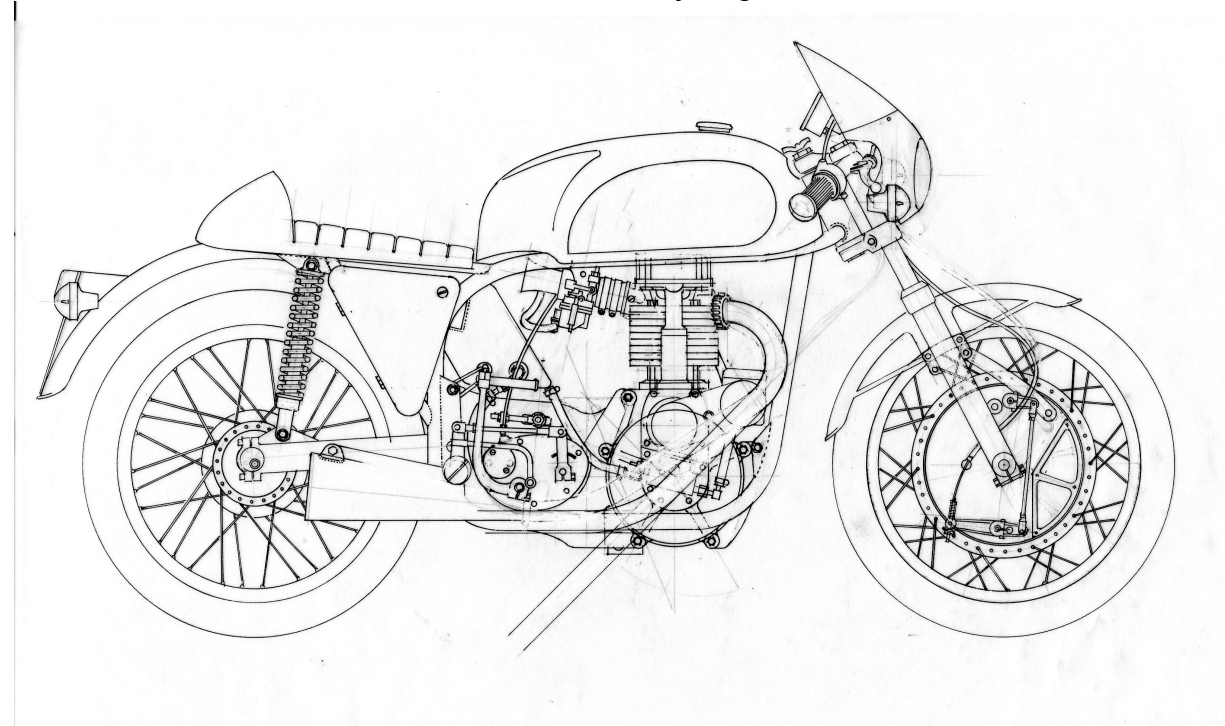


Das Motorrad ist ein ausgesprochener Exot und es dauerte mehr als ein Jahr, bis wir miteinander Freunde wurden. Ich musste an der Maschine einiges tun und habe quer durch Europa gute Menschen kennen gelernt, von denen jeder entweder etwas wusste oder bereit war zu helfen. Die 140 kg kann ich gut bewältigen, auch wenn ich natürlich spüre, dass ich nicht mehr zwanzig bin.

Das schöne Foto verdanke ich meinem Freund Dr. Wolfgang Meighörner, dem ehemaligen Direktor des Zeppelinmuseums in Friedrichshafen.

Die Auflistung wäre nicht vollständig, sollte ich ein Projekt verschweigen, das mich lange Jahre beschäftigte. Es handelte sich um eine Eigenkonstruktion und zwar so, wie nach meiner Meinung ein richtiges Motorrad aussehen müsste.

Hier ist eine der Skizzen, die ich zu diesem Projekt gemacht habe:



Man nehme:

Rahmen und Getriebe - Norton
Tanks (Benzin / Öl) - Norton Manx
Scheinwerfer und Verkleidung - Moto Guzzi Le Mans I
Motor - Speedway Weslake 500 ccm
Vergaser - Dellorto
Gabel - Ceriani
Hinterradschwinge - ? (wahrscheinlich etwas japanisches)
Stossdämpfer - Ikon
Vorderradbremse - Yamaha TR 3 oder Fontana
Hinterradbremse - BSA
Felgen - Borrani oder Akront
Lenker und Lenkerarmaturen - Tommaselli
Tacho und Drehzahlmesser - Smith oder Veglia

Da es nicht ganz einfach war, einen preislich akzeptablen Weslake-Motor zu bekommen, habe ich einen Zweiventilermotor aus der Jawa Speedwaymaschine eines tschechischen Rennfahrers gekauft. Da man sich bei Jawa offenbar nach England orientierte (JAP, der Urvater aller Speedwaymotoren lässt grüßen), passte der Motor in einen Norton-Rahmen wie angegossen.

Trotz der Hilfe meines guten Freundes Manfred Schulz, kam es nicht zur Realisierung. Es gab einige technische Probleme, deren Bewältigung nicht ganz einfach war. So musste z. B. der Motor durch niedrigere Kompression von Methanol auf Benzinbetrieb umgebaut werden, die bei Speedway-Maschinen übliche Verlustschmierung musste auf Umlaufschmierung umgeändert werden, usw. usw. Das Hauptproblem waren jedoch neben Mangel an Zeit vor allem meine begrenzten handwerklichen Fähigkeiten und Fertigkeiten. So wurden die gesammelten Teile wieder verkauft und das Ganze zurück ins Reich der Träume verfrachtet.

Warum tut man sich das an? Es kostet viel Geld, strapaziert die Nerven und gefährdet den ehelichen Frieden. Es ist eine Leidenschaft und somit hat sie ohne Zweifel auch etwas mit Leid zu tun. Dennoch macht sie auch eine große Freude. Benzinkrankheit, wenn sie einmal ausbricht, ist chronisch und nicht heilbar. „Der Mann der nie lachte“, italienische Rennfahrer und Herzensbrecher Achille Varzi, brachte seine Lebensgeschichte auf die einfache Formel „donne e motori - gioie e dolori“ (Frauen und Motoren – Freuden und Schmerzen).

Roetgen, Juli 2014