

HEINRICH WACK

HAILWOOD, KLACKS UND KLECKSELKUCHEN



**Birgit und Emely gewidmet,
die meinen Motorradwahnsinn tapfer ertragen.**

Inhaltsverzeichnis

Der heiße Ritt

Erwin fährt mit

Die Anreise, oder was halten Windschilder aus?

Inselerkundungen

Götterdämmerung

Inselfieber

Heimweg

Die Folgen

Der Osten ruft

Jahre später

Was, schon sechzig

Anhang: Fotos

Der heiße Ritt

Was die Begeisterung für das Motorrad ausgelöst hat, kann ich heute nicht mehr sagen. Ob es die Erzählungen meines Opas waren, der schon sehr früh als einer der ersten mit einer NSU und später mit einer Ardi Silberfuchs durch die Gegend brauste oder eher die meines Vaters, der die Ardi nach dem Krieg wieder flottmachte, um dann auf einer BMW zu landen? Vielleicht war auch einfach unsere NSU Quickly daran schuld, welche ich schon in jungen Jahren, anfangs nur mühselig wie ein Fahrrad gekurbelt, aber eines Tages dann doch mit der Genehmigung meiner verständnisvollen Mutter mit Motorkraft bewegen durfte? Ich weiß es nicht. Fest steht jedoch, dass ich hoffnungslos motorradverückt wurde, schon bevor ich 10 Jahre alt war. In den späten 1960igern fuhren nur noch wenige Leute aktiv Motorrad. Aber auf dem Land standen viele Motorräder aus den Boom-Jahren um 1950, unbeachtet herum. Damals als erstes bezahlbares Mobil nach dem Krieg angeschafft um schon nach wenigen Jahren durch Autos ersetzt zu werden. Viele verrotteten unbeachtet und scheinbar wertlos in Scheunen, Schuppen oder irgendwo im Freien. Ich kann mich erinnern, dass eine Triumph Boss herrenlos in einer so genannten Hohle - einer wilden Müllkippe - lag und einer meiner Nachbarn ließ seine Max einfach so im Garten vergammeln. Der Restsprit im Tank dieser Max verpuffte eines Tages bei einer mit einem Streichholz durchgeführten Sichtkontrolle, was einen Nachbarjungen einige Haare kostete. Jeder Junge, der etwas auf sich hielt, besorgte sich solch ein Krad. Übervorsichtige Eltern, die ihre Kinder keinen Meter ohne Beobachtung ließen, gab es damals noch nicht, wir konnten

im Grunde treiben was wir wollten und Motorrad - Schwarzfahren im Feld gehörte dazu. Wie hätten unsere Väter auch nur irgendetwas etwas sagen können? Wir Jungs mussten schließlich schon kräftig als Traktorfahrer ran. Auch die Fahrt mit dem Quickly quer durchs Feld zum Konfirmandenunterricht im Nachbardorf, war für mich durchaus normal. Und tief im Wald hatte ich mir sogar einen Gelände Parcours angelegt, über den ich die NSU in jeder freien Minute scheuchte. Alles Taschengeld landete im Quickly-Tank. Auch meinen ersten Disco-Besuch startete ich selbstverständlich mit meinem Moped und parkte - natürlich bar jeder Fahrerlaubnis direkt vor dem Schuppen. Hierher sollten mich meine Fahrzeuge in Zukunft noch oft bringen. Natürlich hatten wir auch längst das recht gut erhaltene Motorrad in der Garage meines Freundes Helmut entdeckt. Irgendwann kam es dazu, dass wir die Zweihunderter Vorkriegs -Victoria KR 20 EN in Grau und blau, mit zwei Pagusa-Satteln und kleinen Blechköfferchen am Soziusplatz, noch von Helmut's Opa stehengeblieben, aus dem Schuppen zerrten und es uns nach langem Gängeln erlaubt wurde, das Teil wieder zum Fahren zu bringen. An einen Erfolg dieser Aktion hatte sowieso keiner der Erwachsenen geglaubt, denn die Victoria stand schon seit dem Krieg ohne Räder, aber komplett eingestaubt und mit den verklebten Resten des alten Zweitaktgemischs im Tank dort herum. Die Beschaffung der Räder machte schon große Probleme, die meisten Pneus hatten längst ihren Weg in Eigenbauschubkarren gefunden und verständlicherweise wollte die niemand herausrücken. Wir hatten dann tatsächlich einen Rädersatz aufgetrieben, den wir hätten haben können, aber der passte leider überhaupt nicht in das vorhandene Motorrad. Durch Zufall erfuhren wir, dass ein dorfbekannter Kinderschreck genau unsere Räder hatte. In meiner Naivität bin ich einfach zu ihm hin marschiert. Der überraschte Mann war sehr freundlich zu mir. Er war in seiner Jugend selbst ausgiebig Motorrad gefahren und

immer noch Fan. Dass es Jungs gab, die sich lieber mit alten Motorrädern beschäftigten, als alte Leute zu ärgern, gefiel ihm. Er machte mir den Vorschlag, uns die Räder bis auf Widerruf zu leihen. Das war so unglaublich, unsere Eltern verstanden die Welt nicht mehr. Jedenfalls war damit der Anfang gemacht. Zusammen mit Helmut und anderen neugierig gewordenen Nachbarjungen, baute ich die Räder ein. Ein wenig musste doch improvisiert werden, denn der Anker der Hinterradbremse passte nicht. Mit Hilfe von Schrottteilen aus dem Fundus unseres Altmetallhändlers Karl Lodahl, bekam ich das aber fixiert. Damals gab es noch in fast jedem Dorf eine Tankstelle, bei uns war es eine Shell-Station mit gerade einmal zwei Zapfsäulen und einer Gemisch-Säule. Dort schoben wir das Moped hin und tankten für die zusammengelegten Taschengeldmünzen 1:25-Sprit. Nun wurde optimistisch angekickt. Natürlich war ich als Projektchef weiter erst mal dran. Nach etwa zweihundertdreisig Versuchen, am Ende meiner Kräfte, durfte Helmut auch mal dran, nach dessen Verausgabung dann auch noch die anderen Jungs

Das Ergebnis:

Nichts.

Wir begannen nun zu schieben. Einmal die Dorfstraße hinauf und dann wieder herunter. Das Ganze wiederholte sich bis zur totalen Erschöpfung aller Beteiligten. Die Erwachsenen schmunzelten nur. Es war schon komisch, denn der Zündfunke war da, auch triefte die Kerze vor Benzin und trotzdem wollte das Teil einfach nicht anspringen. Irgendjemand kam auf die Idee, das Motorrad den Wollmarer Weg hinauf zu schieben, um es dann der Erdanziehung folgend hinunter rollen zu lassen, um dabei den Motor anzuwerfen. Immerhin verteilte dies die Anstrengung auf alle und wir konnten in einer frei zu wählenden

Geschwindigkeit die Victoria hinaufschaffen. Der erste Versuch scheiterte, das Motorrad röchelte brummig durch seinen Luftfilter den Berg hinunter, ohne ein einziges Anzeichen einer Zündung. Wieder trockneten wir die Kerze mit einem Feuerzeug, bauten sie wieder ein. Also noch mal hinauf, erst mal an der Böschung liegend verschrauben und dann ein neuer Versuch. Bis etwa zur Hälfte der Strecke das Gleiche wie immer, aber dann, plötzlich eine erste Zündung, dann noch eine, ein Ruckeln und ab ging die Post.

Bruuuuummm!!!

Die schiere Kraft aus 200ccm war umwerfend! Welch Unterschied zur Quickly! Am Fuße des Hügels zog ich die Kupplung und legte den Leerlauf mit dem Handschalthebel am Tank ein und schaute voller Begeisterung zu meinen Freunden zurück. Was ich da zu sehen bekam, werde ich nie mehr vergessen. Unter heutigen Gesichtspunkten, müsste man das Erdreich im Umkreis von 10 Kilometern als kontaminiert abtragen. Es war auf jeden Fall eine Zweitaktwolke, die einen Großbrand in einer petrochemischen Anlage vermuten ließ. Die Reste der alten Schmierstoffe im Tank hatten zusammen mit der neuen Zweitaktmischung ganze Wirkung gezeigt. Aber das Ding lief und von nun an erlebten wir eine wunderbare Motorradzeit. Unsere Lieblingsstrecke wurde „Hinter dem Wald“, ein staubiger, abgelegener Weg, den wir ungestört hin und her brausen konnten. Easy Rider war nichts dagegen. Leider dauerte das Ganze nicht mal einen Sommer lang. Immer wenn Helmut fuhr, war mindestens eine Fußraste im Eimer. Weiß der Teufel, wie er das anstellte, aber die Dinger waren starr angeschraubt und er fand wohl immer dicke Steine in engen Kurven, an denen sie hängen blieben. Irgendwann waren sämtliche Hohlen-Motorräder ohne Fußrasten und auch bei Lodahl war nichts mehr zu machen. Als ich dann zu einer Klassenfahrt wegmusste,

kamen schlechte Tage für die Victoria. Immer wieder mal zog die Kerze Fäden. So auch diesmal. Die daheim gebliebenen fanden offenbar keinen Kerzenschlüssel und rasierten kurzerhand einige Kühlrippen, um mit einem Maulschlüssel an die Zündkerze zu kommen. Auch beim Einbau muss etwas schiefgelaufen sein, denn das Kerzengewinde war danach futsch. Als ich nach meiner Rückkehr mit der Victoria fahren wollte, sah ich das Malheur. Ich versuchte die Kerze mit Hanf aus der Installations-Kiste einzudrehen, was mir auch gelang. Also drauf geschwungen und ab die Post. Endlich wieder Moped fahren. Es ging wunderbar, bis ich unseren Wollmarer Berg unter Vollast hinauffuhr. Es tat einen Riesenschlag, ich wurde von Zweitaktqualm umnebelt und der Vortrieb war weg. Erbärmlich qualmend hing die Kerze am Zündkabel neben dem Motor. Damit war die Ära Victoria zu Ende - Heli Coil kannten wir noch nicht.

Nun mussten wir uns fürs erste wieder mit den Quicklys begnügen. Aber auch da war einiges zu machen. So hatte Helmut's NSU Versuchsreihen mit größeren Solex-Vergasern von Lodahls Schrottplatz zu ertragen.

Diese Erlebnisse waren sicher einer der Schlüssel zu meiner Motorradbegeisterung. Richtig genährt wurde das alles, als ich bei einem illegalen Stadtgang in Battenberg/Eder, wo ich meine Mittlere Reife machen sollte, in der Nähe meiner Schule die Zeitschrift „Das Motorrad“ in einem Kiosk entdeckte. Diese Zeitungen waren der Knaller und ich konnte die zwei Wochen bis zum nächsten Erscheinen kaum aushalten. Alles darin wurde verschlungen, jeden Artikel, jede Anzeige kannte ich auswendig. Ich erfuhr von Motorrädern, von denen ich nie zuvor gehört hatte. Reporter wie Klacks, Ilse Reuter (eine Motorradtestfahrerin) oder die Zubehörlieferanten DIFI und Eysel-Motorsport, erweiterten meinen Horizont.

Ich erfuhr wer Giacomo Agostini und Saarinen waren, dass Phil Read einer der Großen sein musste und las zum ersten Mal etwas über die Isle of Man. In unserer heutigen Zeit, in der uns das Internet und Google scheinbar jede gewünschte Auskunft in Sekundenschnelle ins Haus bringen, kann man sich kaum noch vorstellen, wie schwierig es damals war, an solche Informationen heranzukommen.

In meinem Umfeld wurde immer noch viel über die Rennen am Battenbergring der Fünfziger Jahre erzählt und wie die „Roten Teufel“, ein damals bekanntes Seitenwagen-Team, mit ihrem Gespann ein schlimmes Unglück ausgelöst hatten. Alles direkt vor meiner Haustür. Aber das war schon kurz vor meiner Geburt zu Ende gewesen und ich wollte nun mehr über Motorradrennen erfahren. Über lange Zeit blieb aber „Das Motorrad“ die einzig mögliche Quelle.

Die Jahre vergingen, in meinem Umfeld waren 50er Kleinkrafträder angesagt, die mindestens von Hercules, Maico oder besser noch von Kreidler oder Zündapp sein mussten und auch meine Quickly wich einer mühsam zusammengesparten, gebrauchten Honda Dax in Candyrot, welche mit ein wenig Tuningarbeit einigermaßen an das Geschwindigkeitsniveau der deutschen 50er gebracht wurde. Bergab ging das Teil ganz gut und akustisch war ich sowieso vorn, nachdem ich mit einem langen Bohrer im Auspuff etwas nachgeholfen hatte. Die Dax war wirklich ein gutes Mokick und dass der Schriftzug „Honda“ darauf stand, adelte sie schon fast zum richtigen Motorrad. Was ich diesem Moped abverlangte, war nicht wenig. Man merkte ihr an, dass sie grundsolide konstruiert war und Honda große Erfahrung mit der verwandten „Super CUB“ gesammelt hatte. „CUB“ steht übrigen für „Cheap Urban Bike“ und das Moped motorisiert bis heute die Welt in unglaublichen Millionen-Stückzahlen. Diese hohe Produktqualität fand ich auch bei meinen späteren Hondas

wieder. Trotzdem schielte ich so langsam in Richtung „richtiges Motorrad“.

Mittlerweile hatte der neu aufgekommene Motorradboom auch unsere Dörfer erfasst und man sah hier und dort Kawasakis, Yamahas, Hondas und Suzukis. So lauschten wir Peter aus Rennertehausen auf seiner Yamaha TX 750 hinterher, wenn er die Straße nach Frohnhausen hinauf brauste. Oder wir staunten, wenn die Niederaspher Jungs auf ihren bildhübschen RD 350 die Steinchen aufwirbeln ließen, wenn sie sich zur nächsten Milchbank aufmachten, um sich von der Dorfjugend gebührend bewundern zu lassen.

Erst ein halbes Jahr nach Kauf der Dax, mit Erwerb des Führerscheins 4, war ich nun auch endlich offiziell mobil geworden. Ich fuhr bei Wind und Wetter täglich die 25 Kilometer nach Marburg zu meiner Lehrstelle, nur mit einer K-Way-Nylon-Hose und einer schwarzen Kunstlederjacke als Wetterschutz ausgestattet. Endlich konnte ich Rennen und andere Motorradveranstaltungen in der weiteren Umgebung selbständig besuchen. Als allererstes war der Moto-Cross-Weltmeisterschaftslauf der 500er in Beuern bei Gießen für mich erreichbar. Die Reise dorthin machte ich mit einem weiteren Dax-Fahrer aus Wetter, mit dem ich für kurze Zeit einen Dax-Club gegründet hatte. Als Adolf Weil, Roger de Coster und Co. die Startgerade hinunter bretteten, blieb mir lebensbedrohlich die Spucke weg. Ich hatte ja keine Ahnung gehabt, wie kraftstrotzend, schnell und hochbeinig diese Moto-Cross-Maschinen waren. Die Fahrer wirkten in ihrer Panzerung und den bunten Nylon-Klamotten, wie Gladiatoren der Neuzeit auf mich.

Ungemein beeindruckend.

Selbst die Reise nach Beuern, war für mich schon ein kleines Abenteuer. Der Tankinhalt einer Dax beträgt gerade einmal 2 Liter und den kann man bei scharfer Fahrweise und entsprechendem Tuning, locker nach 50 Kilometern verbrannt haben. Man musste also tankstellentechnisch sehr vorausschauend fahren. Erschwerend kam hinzu, dass damals die meisten Zapfsäulen eine Mindestabgabemenge von 2 Litern hatten, welche wir natürlich fast nie erreichten. Die Tankwarte wurden nicht unbedingt unsere Freunde...

Fortan wurde die Dax trotz kleiner Räder zur Cross-Maschine. Helmut hatte mittlerweile von meinem Onkel eine GL 50 Kupfer Wing an Land gezogen. Ein Uralt-Kreidler-Mokick mit Vollschwinger-Fahrwerk, Gebläsekühlung und total vergammelten Rädern, welches von Helmut kurzerhand mit kupferfarbigem Ofenlack auf Vordermann gebracht wurde und dadurch der damals neu erschienenen Honda Gold Wing nur wenig nachstand. Er wurde mein Gegner auf unserem hügeligen Wiesenweg-Moto-Cross-Gelände - wir schenken uns nichts und führen nah am Stacheldraht der Viehweide die gewagtesten Manöver. Immer mehr Kumpels, auch aus den Nachbardörfern, waren nun Fünziger-Fahrern geworden. Wir trafen uns am Wochenende an unserer Stammdisco, die einfach „Beppi“, nach ihrem Inhaber genannt wurde, offiziell aber „Zur Grotte“ hieß und eine durch viel Pappmaschee zu einer verruchten Höhle umgebaute Dorfkneipe war. Hier konnte man herrlich fachsimpeln und sich auch mit Fahrern richtiger Motorräder austauschen. Von hier ging es in beliebigen Gruppen zu Ausflügen in die nähere Umgebung oder ins Kino, wobei Helmut gern seine Posaunenchor-Trompete mitnahm und unterwegs zur Attacke blies.

Mit diesen Kumpels organisierten wir eine größere Reise. Zunächst ging es zum Dünsberg-Rennen und anschließend zum Moto-Cross nach Wolfshausen. Zufälligerweise fand

beides am gleichen Wochenende statt. Das Wetter war gut, die Fahrt führte zunächst über Marburg in Richtung Niederweimar. Eigentlich kamen wir gut voran, wäre da nicht Helmut's ausgeleiertes Schaltsegment am Getriebe gewesen. Das fiel alle paar Kilometer einfach ab und musste von Helmut, unter dem Moped liegend, wieder eingehängt werden. Das kostete Zeit. In unserer aktuellen Hochrechnung schien es kaum noch möglich, bei Helligkeit am Dünsberg anzukommen. Und eben jetzt, kurz vor Gisselberg, war das Schaltsegment schon wieder draußen. Zu allem Überfluss bemerkte Helmut, dass sein Kolter, welchen er über den Gepäckträger geschnallt hatte und der Garant für eine mollige Nacht im Zelt werden sollte, weg war! Kurzerhand drehte ich mit einem Kumpel um, damit wir in der Reparaturzeit des Schaltsegmentes, den Kolter suchen konnten. Wir fuhren langsam, immer in die Gräben schauend, Kilometer um Kilometer zurück. In unserer Hektik hatten wir vergessen zu fragen, welche Farbe diese Decke überhaupt hatte. Umso schwerer war die Suche. Längst erschien Marburg in Sichtweite und bald waren wir wieder im dichten Stadtverkehr. Plötzlich erspähten wir über einen Vorgartenzaun hängend, den Kolter. Nicht lange gefackelt, eingepackt und schon waren wir wieder weg. Als wir zurückkamen, war Helmut schon längst mit seiner Reparatur fertig und wartete mit den Anderen am Straßenrand. Er freute sich sehr, begutachtete die Woldecke und meinte:

„Ein schöner Kolter.

Aber meiner ist das nicht“

Wem wir damals die schöne Decke geklaut haben, weiß ich bis heute noch nicht, aber die Decke war bei Helmut noch lange als „Marburger Kolter“ in Gebrauch.

Am Dünsberg, Schauplatz eines Bergrennens, erlebte ich zum ersten Mal Straßenrennmotorräder und Rennwagen im Einsatz. Auch Gespanne waren am Start. Mit Gespannen hatte ich nie zuvor Kontakt gehabt, aber was diese Fahrzeuge leisteten, fand ich atemberaubend. Speziell die turnenden Beifahrer beeindruckten uns sehr. Die nationale Klasse war stark besetzt, auch einige Spitzenfahrer waren gemeldet. Hier lief uns ein gewisser Rolf Steinhausen zum ersten Mal über den Weg. Bei den Solisten fielen uns zwei Nachwuchsfahrer besonders auf, auch Ihre Namen sollte man noch hören: Reinhold Roth und Manfred Herweh. Die Rennfahrzeuge kamen in kurzen Abständen von Blasbach den Berg hinauf, man hörte sie schon lange bevor man sie sehen konnte. Der ganze Wald hallte nur so wider. Akustisch war das sehr interessant. Leider konnten wir nicht lange bleiben, dafür waren wir einfach zu spät angekommen. Trotz aller Hindernisse schafften wir es dann doch noch, vor Sonnenuntergang in Wolfshausen anzukommen. Wir sahen gerade noch das letzte Training der Moto-Cross-Gespanne bis 1000 ccm. Das war ganz klar der nächste Hammer. Dieses Erlebnis beschäftigte uns alle am Lagerfeuer bis tief in die Nacht hinein und mit jedem getrunkenen Bier mehr, wurde es immer wahrscheinlicher, dass wir alle recht bald einer Karriere als Gespann-Crosser entgegensahen. Dass Jimmy in meinem Beiwagen und ich als Lenker der Fuhre, die einzigen sein sollten, die es tatsächlich einmal mit einem Cross-Gespann hinter das Startgitter in Wolfshausen schaffen sollten, ahnten wir damals noch nicht. Am nächsten Morgen holte uns erst einmal die Realität wieder ein. Im nächtlichen Freudentaumel hatte Jimmy seine Nasentropfen irgendwo verloren und war aufgrund seiner Nasentropfen-Abhängigkeit kurz vor dem Erstickungstod. Als alles abgesucht war, fiel ihm dumpf ein, dass er die Tropfen in der Nacht irgendwo feierlich vergraben hatte...

Nach einem ausgiebigen Rennfrühstück mit Bratwürstchen und Flaschenbier, konnten wir dann endlich wieder unseren Helden auf Ihren donnernden Cross-Gespannen zusehen. Mitte der 1970iger fuhren solche Leute wie Friedhelm Zabel und Herbert Clären noch selbst bei diesen Veranstaltungen mit. Zabel ist noch immer als Motorenhersteller und Anbieter von Gespannen aktiv, alle anderen sind längst Geschichte.

Die meisten Starter vertrauten auf aufgebohrte Yamaha-Triebwerke, die aus der eigentlich recht braven XS 650 stammten. Andere fuhren Norton, Hedlund oder Weslake-Motoren, Zwei vollkommen besessene Belgier starteten mit einem Kawasaki 750er Zweitakt-Drilling im SPP-Fahrwerk. Wenn eine solche Meute Gespanne mit diesen schweren Motoren losgelassen wird, erzeugt das erdbebenähnliche Schwingungen, die allen Beteiligten, auch den Zuschauern, sämtliche Haare zu Berge stehen lassen. Erfreulicherweise kann man dieses Gefühl heute bei den Rennen zur Seitenwagen-Veteranen-Cross-Serie wieder erleben. Die Akrobatik der Beifahrer, der Sound und die packenden Kämpfe fesselten uns sehr. Restlos begeistert düsten wir am Nachmittag mit einigen Schaltsegment-Unterbrechungen heim, das heißt zu Beppi, um bei ein paar Dieseln (Bier mit Cola) alle nicht Mitgekommenen ausführlich zu unterrichten und neidisch zu machen.

In diese Zeit hinein fiel eine ARD-Fernsehdokumentation aus der Reihe „Kundschafter“, mit dem Titel: „Der heiße Ritt“.

Sie war von dem damals bekannten Dokumentarfilmer Wilhelm Bittorf gedreht worden und stand nicht unter dem Verdacht, unseriös zu sein. Ich hatte schon Tage vorher in der Programmvorschau, den Inhalt dieser Folge erfahren. Es sollte ein Beitrag über die 1975er „Tourist Trophy“ auf der Isle of Man sein. Natürlich wurde auch Helmut alarmiert. In

Ermangelung eines Videorecorders, so etwas gab es damals für Normalverbraucher noch nicht, hatte ich mein treues Grundig Tonbandgerät TK 147 an den Fernseher angeschlossen, um wenigstens den Ton aufnehmen zu können. Schließlich war ich ja Radio- und Fernsehtechniker-Stift. Ich glaube es war an einem Mittwoch zur besten Primetime, an dem dieser Beitrag im Ersten gesendet wurde. Voller Vorfremde und Spannung fieberten wir dem Ereignis entgegen und saugten schließlich alles begierig in uns auf. Helmut und ich lagen nach dieser Dreiviertelstunde komplett paralysiert vor dem Fernseher.

Nachdem ich das Bewusstsein wiedererlangt hatte, spulte ich das Tonband zurück und wir hörten das Ganze gleich noch viermal ab, dann meckerten meine Eltern. Ich weiß nicht wie oft ich das Tonband in den Jahren danach abgehört habe, es werden sicher einige hundert Mal gewesen sein, jedenfalls wurden die Protagonisten zu meinen absoluten Helden. Rolf Steinhausen mit seinem Beifahrer Huber, die ganz ohne Starallüren jeden Tag Eintopf aus der Dose mampften, um anschließend die versammelte Elite der britischen und kontinentalen Gespannfahrer zu versägen. Oder Helmut Kassner, der Bayer mit seiner privaten Yamaha, sie alle geisterten mir fortan ständig im Kopf herum. Meine Lieblingsstelle war gleich zu Beginn des Films jener Part, wo die BMW-, Yamaha- und König-Gespanne aus der Kurve heraus beschleunigten um dann mit Vollgas über die Rennstrecke zu brettern. Dies war mit dem Song „The Proud One“ von den Osmonds unterlegt und war die schönste Musik für meine Ohren. Immer und immer wieder hörte ich diese Sequenz.

Nach Wochen der Audio-TT-Sucht stand fest:

Da muss ich hin!

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich aber noch nicht einmal den großen Führerschein, geschweige denn ein eigenes Motorrad. Ich konnte ab und zu Dons Suzuki GT 250 auf Feldwegen scheuchen und war in einem Anfall von Wahnsinn mit Gerdi aus Münchhausen hinten auf eine Kawasaki Mach III H1, mitgefahren. Wie so oft, lungerte ich auf meinem Heimweg bei Ludwig Stein herum, unserem Honda-Händler. Gerdi, ein Koch, der seinen Beruf offenbar ernst nahm und augenscheinlich seine Speisen wohl immer brav probiert hatte, wollte die Kawa vielleicht kaufen und bot mir die Mitfahrt bei seiner Probefahrt an. Bei dieser Erinnerung zittern mir heute noch die Knie, so rasant war diese Fuhre und ihr digitales Fahrverhalten ist selbst heute noch legendär.

Aber sonst tat sich noch nichts.

Ein eigenes Motorrad war noch in weiter Ferne. Mein Traum war die Honda CB 350 Four. Erwin hatte eine und ich war ihm ständig auf der Pelle, wann immer er irgendwo damit auftauchte. Die kleine Honda war wirklich ein Traum: Seidenweicher Motorlauf, kompakte Ausmaße und vier Schalldämpfer. Der Werksprospekt zierte lange meine Jugendzimmer-Wand. Ich war mir mit Erwin bald einig, dass ich sie übernehmen würde, wenn er, wie von ihm geplant in einem Jahr, eine CB 500 Four kaufen sollte. Nun machte ich mich daran, meinen Führerschein zu erwerben. Eine Fahrschule in der Nähe meiner Lehrstelle in Marburg erwies sich als preiswert und so meldete ich mich dort an. Von nun an saß ich zweimal in der Woche zwischen alteingesessenen Marburgern, Asiaten und Schwarzafrikanern – die kleine Universitätsstadt führte mich Dörfler zu ganz neuen Erfahrungen – und büffelte meinen Lernstoff. Gleich bei der ersten Fahrstunde meckerte mein Fahrlehrer, nennen wir ihn Herrn Leuchte, über die Schwarzfahrer vom Lande im Allgemeinen und über mein Ausholen vor Kurven im

Besonderen. Traktor fahren mit Anhänger prägt halt nun mal.

Die Motorradausbildung fand auf einer Honda CB 125 Disk-Zweizylinder statt. Das Moped brummte nett, aber viel mehr als meine Honda Dax gab das Teil auch nicht her. An einem Samstag sollte die Fahrausbildung durchgezogen werden, vorgesehen war eine Unterrichtsstunde. Herr Leuchte saß in seinem neuen Opel Ascona B, hatte eine Einweg-CB-Funkverbindung zu meinem Helm aufgebaut und meinte:

„Das kennst du eh schon alles, fahr' mir einfach hinterher.“

Die Honda wurde angelassen, der Fahrlehrer fädelt sich mit seinem Ascona in den Verkehr ein und ich eierte hinterher.

Denkste!

Das Teil ging sofort sprotzend aus und ich orgelte mit dem Anlasser herum, aber nichts tat sich. Im Helm vernahm ich immer nur Sprachfetzen des Fahrlehrers und meinte das Wort „Bahnhof“ zu hören. Bis ich auf die Idee kam auf Reserve zu schalten, war mein Fahrlehrer weg. Naja, wenn er in Richtung Bahnhof gefahren ist, fährst'e einfach hinterher, dachte ich mir. Die Fahrt durch die Stadt war ganz nett und problemlos, aber am Bahnhof war kein Fahrlehrer zu sehen. Dafür hörte ich wieder neue Sprachfetzen, die sich wie

„Wo bist du!“

anhörten. Antworten konnte ich leider nicht. Dann hörte es sich an wie

„Fahrschule“.

Blöder CB-Funk!