

Klassik Motorrad

American Eagle 750
Die Laverda
für die USA



MOTORRAD MAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE

Szene-Report:
Auf der Suche nach
dem Nachwuchs

Deutschland € 5,50

Österreich € 5,90

Schweiz CHF 10,90

Luxemburg € 6,50

Niederlande € 6,60

Belgien € 6,50

Italien € 6,80

Spanien € 6,90

Finnland € 7,90

Dänemark DKK 59,00

KlassikMotorrad



Zwei deutsche Roller
Bella & Tourist



Vier Renner entdeckt
Indian Scout



Revolutionäre Konstruktion
elf-Rennmaschinen

Nachwuchs für die Szene

Kinder an die Macht

Schlichtweg unmöglich, sagen die einen. Andere wiederum wissen längst, wie und womit sich junge Leute für alte Fahrzeuge begeistern lassen. Horst Heiler hat sich zum Nachwuchsproblem Gedanken gemacht und in der Szene umgeschaut und umgehört

Fotos: Heiler, Batsleer

Sichtlich begeistert wiederholt Gerhard Kaletka die Worte, mit denen ihn sein Enkel ab und zu zur Seite nimmt. „Opa, wir müssen reden“, beginnt er, wenn er ein Problem hat. „Ich habe dem Jungen in unserer Werkstatt eine Werkbank eingerichtet, da kann er wurschteln, wie es ihm beliebt. Und wenn er mit seinen paar Werkzeugen etwas bastelt und nicht so ganz mit dem Ergebnis zufrieden ist, will er meistens wissen, wie er das besser hinkriegt. Dann gebe ich ihm Ratschläge, die ihn zum Probieren animieren. Genaue Anweisungen vermeide ich. Denn er soll ruhig durch eigene Fehler lernen, sich zu einem guten Ergebnis vorzuarbeiten“, berichtet Gerhard Kaletka. Eigentlich keine schlechte Erziehungsmethode. „Will Oma ihn zum Einkaufen mitnehmen, lehnt er meistens ab und bleibt lieber bei uns in der Werkstatt.“ Ein zu Recht stolzer Opa.

Gerhards eigener Sohn Markus hat längst das Rennleder zu den Siegerkränzen gehängt und den Maschinen- und Vorrichtungsbetrieb seines Vaters übernommen. Und weil die Firma Kaletka oft unter Termindruck steht, ist Markus froh, dass sein Vater sich immer Zeit für den Nachwuchs nimmt – wie etwa im Frühjahr 2005 für den Besuch einer NSU-Motorradausstellung in Obernau bei Aschaffenburg. Und Karl Reese, der Ehrenvorsitzende des Veteranen-Fahrzeugverbands, forderte in seinen Worten an die Gäste auf, sich Gedanken um den ausbleibenden Nachwuchs zu machen.

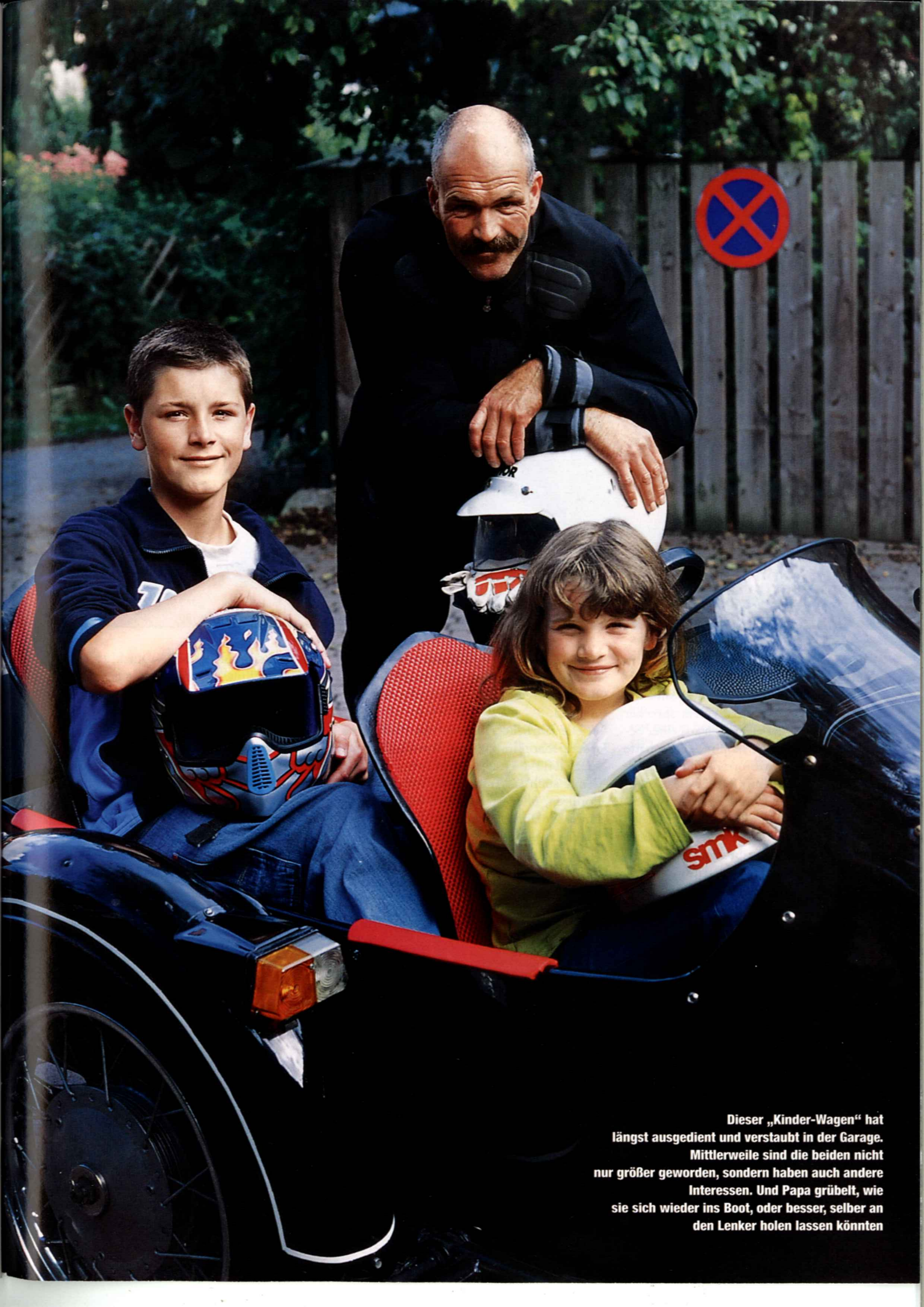
Derweil stieg vor dem Museum eine Gruppe jüngerer Zweirad-Fans von ihren Zündapp- und Kreidler-Mopeds und von kleinvolumigen DKW-Motorrädern ab. Zehn junge Damen und Herren in Regenüberziehern, die sich auf knapp 200 Kilometern Anreiseweg von Karlsdorf-Neuthard, einer Ortschaft nahe dem nordbadischen

Bruchsal, selbst vom miesen Wetter nicht hatten abschrecken lassen. Sollte das etwa der Nachwuchs sein, den Karl Reese meinte?

Der Hofner Ludwig, ein Traditionsschrauber mit Nachkriegserfahrung und gut gefülltem Ersatzteillager, hatte schon zu Beginn der neunziger Jahre auf diese Bur-schen aufmerksam gemacht. Immer wieder standen sie bei ihm im Hof und fragten nach DKW- oder NSU-Teilen. „Die dierfe grad erschd Mobedd fahre unn wolle bei mir lerne, wie mer ä Raad eischpeichd, odder en Modoor ausenonner nemmt unn widder zammebaud“, meinte Ludwig seinerzeit. Wer mit kurpfälzischem Dialekt vertraut ist, kann heute noch den Respekt aus seinen Worten heraushören, den er diesen jungen Kerlen zollte. Respekt, weil sie ihre Fahrzeuge selbst reparieren wollten. Und auch, weil bei jedem einzelnen das Geld knapp war und gekämpft werden musste, ein angefangenes Restaurierungs-Projekt auch bis zur Fertigstellung finanzieren zu können.

Das Interesse am Umgang mit altem Material zu wecken, ist das geringste Problem. Schwieriger ist es, die Lust daran zu erhalten

Beschränkung auf bezahlbare Basis – sprich Zweitakter – war das Rezept. Die ausgeführte Idee, einen Verein „für den Erhalt und die Pflege technischen Kulturgutes, insbesondere von Zweirädern“ zu gründen, stärkte das Fundament der Truppe. Gegenseitige Unterstützung bei der Instandsetzung und -haltung alter Fahrzeuge, sowie der Austausch mit anderen Vereinen und Organisationen, aber auch Mund-zu-Mund-Propaganda ließ die Mitgliederzahl innerhalb eines Jahres auf über vierzig steigen. ▷



Dieser „Kinder-Wagen“ hat längst ausgedient und verstaubt in der Garage. Mittlerweile sind die beiden nicht nur größer geworden, sondern haben auch andere Interessen. Und Papa grübelt, wie sie sich wieder ins Boot, oder besser, selber an den Lenker holen lassen könnten



„Im September 1991 waren wir auf dem Neutharder Straßenfest mit einer Motorradausstellung vertreten. Seitdem sind wir jedes Jahr dabei“, erklärt Vereinssprecher Markus Ratzel, der eigentlich aus einer benachbarten Ortschaft stammt. „Dort hatte ich beim örtlichen Motorrad-Oldtimerclub vorgesprochen, um mir Rat für die Restaurierung eines Zündapp-Mopeds zu holen. Doch die alten Männer meinten nur, ich solle mir erst einmal etwas Anständiges kaufen, um wieder vorsprechen zu dürfen“, begründet Ratzel seinen Beitritt.

Wöchentliche Stammtische, gemeinsame Ausfahrten, eigene Stände auf Oldtimer-Teilemärkten und einmal im Jahr eine große Mopedfahrt für die Vereinsjugend, zunächst noch an den Bodensee, schweißst die junge Gemeinschaft zusammen. Eine Ausfahrt für alle Motorrad-Oldtimer-Freunde aus der näheren Umgebung und im darauffolgenden Jahr das erste Sommerfest mit Ausfahrt und großer Ausstellung für klassische Motorräder, machte den eingetragenen Verein in der Region bekannt. Aus der ersten Ausstellung mit immerhin 60 Exponaten hatte sich die Veranstaltung schon bald zu einem Magneten für das Fachpublikum aus einem weiten Umkreis und zu einem Familienfest für die örtliche Bevölkerung entwickelt.

Das alljährliche Sommerfest mit seiner umfangreichen Motorrad-Präsentation und einer jährlich wechselnden Sonderschau

sowie einer stetig wachsenden Sammlung historischer Landmaschinen und Schlepper auf dem Freigelände ist einmalig für diese Gegend.

Die jährliche Ausfahrt mit Fünffzigern wurde schon im zweiten Vereinsjahr ganz speziell für die Jüngsten ins Leben gerufen, damit auch sie auf „große Fahrt“ gehen konnten, ohne ständig den Motorrädern hinterher fahren zu müssen. Im letzten Jahr waren insgesamt 16 aktive Fahrer dabei, fünf davon mit kleinversicherten Mokicks. Die



Ein Einzylinder-Zweitakter ist der ideale Einstieg in die Schrauber-Praxis

Palette reicht von der NSU-Quickly bis zur Hercules Ultra. Dieses Jahr folgten höhere Ziele – die Seelalpen, und die Anreise natürlich auf eigener Achse. Auf dem Weg nach Nizza und zurück galt es knapp 3000 Kilometer sowie 44 Pässe in Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Monaco und in Italien zu bewältigen.

Nach dem Motto „was rastet, das rostet“ werden auch die historischen Arbeits- und Erntemaschinen entsprechend in Schuss gehalten. Mit ihnen bewirtschaften die Veteranenfreunde gut einen Hektar Ackerfläche. Angebaut wird Getreide sowie Topinambur, einer früher sehr verbreiteten Sonnenblumenart, die unter der Erde Kartoffel-ähnliche, essbare Knollen bildet. Der Ertrag wird unter den Helfern verteilt.

Ach ja, dann gibt's da noch den Vereinsauftritt auf der Veterama in Ludwigshafen. Hier können sich die Mitglieder gegen einen geringen Obulus an einem gemeinsamen Stand beteiligen und überflüssige Fahrzeuge oder Ersatzteile anbieten. Im Vordergrund steht nicht der kommerzielle Erfolg des Einzelnen, sondern eher die Möglichkeit, ein angenehmes Wochenende unter Freunden zu verbringen und sich mit ihnen und mit Bekannten auszutauschen.

Mittelfristiges Ziel der Gruppe aus Neuthard ist der Bau einer eigenen Halle mit Aufenthaltsraum, Werkstatt sowie ausreichend Platz für die wachsende Sammlung an



**Wir müssen draußen bleiben:
jugendliche Mofa- und Mopedfahrer
bei einem Veteranentreffen vor dem
Sinsheimer Museum**

gebunden werden kann. Aber vielleicht auch die Ausnahme, die nur die Regel bestätigt?

Wie war das nochmal in den siebziger oder achtziger Jahren, als wir jungen Wilden mit einer damals noch nicht einmal dreißig Jahre alten Horex Regina oder einer erst gut zwanzig Jahre alten NSU Max bei Veteranenveranstaltungen auftauchten und mit den Worten „Motorrad nicht alt genug. Keine Teilnahme möglich“ abgewiesen wurden. Erst recht, falls daran Nirosta-Schutzbleche, Höckersitz und Stummellenker oder – ganz hemmungslos – alternativ eine Stufensitzbank samt Hochlenker und Rückenlehne angeschraubt waren. Die alten Windgesichter schienen allem, was beim Motorrad nicht nützlich war, ablehnend gegenüber zu stehen. Doch für uns, und schon mit dem

Auch wenn es nur alte Mofas und Mopeds sind, wir Alte sollten Respekt vor den Fahrzeugen der Jungen haben

historischen Fahrzeugen und Maschinen. Ein Vereinsheim soll vor allem gemeinsames Arbeiten ermöglichen sowie eine Möglichkeit zur musealen Präsentation der Ver einsammlung bieten.

Die Veteranenfreunde Karlsdorf-Neuthard 1991 e.V. haben mittlerweile über 120 Mitglieder. Und obwohl viele ältere Mitglieder mit über 60 Jahren dabei sind, liegt der Altersdurchschnitt bei unter 35 Jahren. Ein mittlerweile gestandener Verein also, der weiß, wie der Nachwuchs gezogen und

Moped-Führerschein in der Tasche, standen „alte“ Motorräder aus den Fünfzigern in jeder Scheune und waren mit gespargtem Taschengeld erschwänglich.

Und so sind wir mit den nach unseren Geschmäckern wieder frisch gemachten Reginen und Mäxen in die Szene hineingewachsen. Heute sind wir selbst „die Alten“ und wahrscheinlich genauso auf eine bestimmte Richtung festgefahren. Und wo ist unsere eigene Toleranz geblieben gegenüber jungen Leuten, die sich heute mit für

ihre Altersklasse geeigneten motorisierten Zweirädern von gestern beschäftigen?

Die Zwillinge Patrick und Alexander zum Beispiel sind 15 Jahre alt und schon mächtig infiziert vom Oldie-Fieber. Ganz harmlos hatte es mit einem Familienerbstück angefangen, einem Solo-Mofa, Baujahr 1980. „Dazu kam ein zweites Mofa Marke Gilera, das wir von unserem Freund Dominik abgekauft haben“, erzählt Patrick. „Das dritte Fahrzeug in unserer Familie war eine Zündapp Typ 444, Nummer vier eine Hercules MK 3X, ersteigert bei Ebay. Dann haben wir noch einen Vespa-Roller 50 Special und ein Diskus-Mofa von der Otto Künast GmbH“, fügt Alexander hinzu.

Die Mopedsammlung der beiden umfasst also Fahrzeuge aus den Baujahren zwischen 1970 und '84. Aus diesem Zeitraum stammt auch die Musik, die sie in ihrer Freizeit hören. Sie fahren zusammen mit Kumpels von den Zweitakt-Freunden Hagenbach (ältestes Mitglied ist der 18-jährige Dominik) viele Motorradtreffen an.

Sie haben richtig erkannt: Das ist der bisher schmerzlich vermisste Nachwuchs. Vielleicht werden diese noch jungen Burschen niemals exakt in die Fußstapfen der Uralt-Veteranenfreunde zu treten. Aber es sind Sprösslinge, die sich aus eigenem Antrieb und mit dem Hang zur Nostalgie altem Eisen widmen – freilich mit Material, das so genannte Gralshüter noch lange oder sogar überhaupt nicht als ausgesprochen erhaltenswürdig ansehen.

Aber, „Hercules, KTM und Kreidler sind einfach besser als diese hässlichen Roller, mit denen heute jeder fährt. Und außerdem fällt man mit ihnen viel mehr auf“, meint Marcel Graf aus Oedheim. Auch er gehört zur Hagenbacher Gruppe. „Mindestens 20 Jahre alt müssen die Dinger aber schon sein“, meint der 17-jährige Besitzer von Hercules MK 2, Kreidler RM, KTM MS50 und einem Hercules Prima 5S-Mofa. ▷



Alpenpässe können auch mit Fünfzigern Spaß machen, vor allem in der Gruppe. Und die Aufkleber ersetzen nicht nur das Fahrtenbuch, sondern ehren Mann und Maschine gleichermaßen



Einstiegsdroge Yamaha PW 50:
Ob sich der Kleine später für Papas
Motorräder begeistern kann, steht
noch in den Sternen



Dominik ist zwar schon volljährig, fährt aber trotzdem noch Mofa und Moped, „weil sie einfach super aussehen, man noch selber dran schrauben kann und es klasse ist, auf der Straße so einen Jogurtbecher-Roller zu versägen. Und wenn wir mit unseren Mopeds irgendwo auftauchen, staunen ältere Leute und dann heißt es oft: ‚So eine Zündapp hatte ich auch mal.‘ Alte Mopeds und Mofas von Baujahr 1949 bis ’84 hat Dominik angesammelt. „Die stehen alle verstreut, teils bei meinen Kumpels, aber auch bei mir in der Garage.“ Auch eine Honda CB 200 ist darunter, und die NSU Quickly musste sein, weil man ja aus der Gegend bei Neckarsulm kommt. „Mein erstes Mofa war das Piaggio

Ciao. Die meisten technischen Kniffe haben wir uns selbst beigebracht oder von unseren Vätern und Bekannten abgeschaut. Wenn wir nicht gerade auf Motorradtreffen sind, hocken wir in der Garage rum, schrauben und führen Benzingespräche.“ Dominik mag ebenfalls die Musik der siebziger und achtziger Jahre, von den Rolling Stones bis AC/DC. Der jüngste im Bunde der Zweitaktfreunde ist sein Bruder Julian. Er besitzt eine Simson Schwalbe KR51/1. Schrauben hat er von seinem Bruder und den Kumpels gelernt. „Mopeds und Mofas sind einfach die kultigsten Teile.“

Einen jungen Menschen, vielleicht noch aus der eigenen Familie, für das Hobby der

„Alten“ zu begeistern, ist mitunter schwer – kann aber auch ganz einfach sein. Robert Batsleer und seine deutschstämmige Frau Maria zum Beispiel hatten bei ihrer Tochter Andrea ein goldenes Händchen. Zuhause in den USA treten Mama und Papa auf ihren alten Indian-Motorrädern bei Wettbewerben an. Die Tochter wuchs quasi zwischen Werkstatt und Rennstrecke auf. Als Andrea acht Jahre alt war, erhielt sie ihre eigene Indian, oder besser gesagt, eine Kiste voller Indian-Teile, aus denen mit eigener Arbeit und mit Hilfe von Mom und Dad im Laufe der Zeit wieder eine wunderschöne Scout werden sollte. Andrea hat immer noch in Erinnerung, dass sie den Löwenanteil ihres Taschengelds in dieses Projekt investieren musste, insgesamt etwa vierzig Prozent der gesamten Restaurierungskosten. „Jeder, der an seiner Maschine selbst schlossert, egal, ob Marke Indian, Triumph, BSA, NSU oder auch Honda, wird sich irgendwann die Haut aufkratzen und deshalb vom Virus infiziert werden“, da ist sich Vater Robert Batsleer sicher, „ganz im Gegensatz zu den Elektrostarter-Bikern, die ja noch nicht mal wissen, was dreckige Finger sind.“



Unten NSU, oben Harley: Wird er sich für den speziellen Einzylindermotor begeistern?

So geimpft, war es seiner Meinung nach ganz normal, dass sich Andrea, als sie unter Aufsicht des Vaters eine Distanzbuchse für die Radachse fertigte und ihr ein Span den Finger aufriss, nicht ins Haus zu Mutter und Verbandskasten lief, sondern mit einem Spritzer aus der Bremsenreiniger-Sprühdose – wie sie es schon beim Vater gesehen hatte – die Wunde auf die Schnelle und bis zur späteren Versorgung nach Arbeitsende desinfizierte. „Es gibt Leute, die ihre Motorräder von anderen restaurieren lassen. Und es gibt hier in den USA sogar solche Motorradfahrer, die ihre Maschine nicht mal selbst putzen. Und deren Frauen sich nach dem ersten Regenguss, den sie auf dem Sozius

erlebten, nie wieder hintendrauf setzen. Wie sollen deren Kinder jemals hineinwachsen?“

Andrea hatte bei der Restaurierung alles durchmachen müssen. „Allein das Getriebe musste sie fünfzehnmal zerlegen und unter Aufsicht immer wieder zusammensetzen, bis uns das Tragbild der mit blauer Tuschiepaste bestrichenen Auswahl-Zahnräder zufrieden stellte, berichte Papa Batsleer. „Ein befreundeter Indian-Fahrer, der zu Besuch war, staunte über ihre Fähigkeiten und meinte, er könnte so was nicht. Eine Anerkennung, die Andrea gerne entgegennahm.

Sie war also mit ihren neun Jahren fähig etwas zu tun, wozu selbst viele Erwachsenen nicht in der Lage sind. Und sie war im perfekten Alter. Ihr Interesse an Jungs war noch nicht erwacht, in der Schule half ihr die Mathematik im Umgang mit Schieblehre und Mikrometer.“

Eines Tages, während der Arbeit am Getriebe, meinte Andrea, eine Welle hätte zuviel Spiel. Papa gab den Rat, diese doch zuerst in Öl zu tauchen. Als die Welle danach spielfrei passte, überraschte Andrea mit der Frage: „Daddy, wieviel Platz braucht

Öl?“ Heute als knackiger Teenager mit fünfzehn, stellt sich wohl eher die Frage, wieviel Platz ein junges Mädchen bei einem Treffen braucht, das ihre Indian abstellen will, weil sie von staunenden Weekend-Bikern belagert wird. Auf Schleichwegen fährt sie nämlich, wenn gerade mal wieder Bike Week in Daytona ist, ihre Scout schon mal zu einer der Veranstaltungen. Einen Führerschein hat sie zwar noch nicht, dafür kann sie mit begeisternden Zurufen rechnen, wenn sie den Indian-Motor mit dem Kickstarter wieder zum Leben erweckt. □



Es müssen nicht immer Puppen sein: Mit Papas Hilfe hat Andrea ihr Interesse für Motorradtechnik entdeckt



Andrea Batsleer und ihre Indian. Die Restaurierung dauerte ein paar Jahre und verschlang das meiste Taschengeld