



# Eine Wintermotorrad

Mit drei Gespannen im Winter in die Alpen zu fahren klingt eben so verrückt wie interessant. Wobei die uns überholenden Autofahrer eher an unsere Verrücktheit denken.

Die Verrückten sind der Günter mit seinem 800er BMW Gespann, der Martel mit seinem Tenere Gespann und ich (Fränky) mit dem XT 600 Endurogespann. Wir sind gerade an Kempten vorbei, als Martels Yamaha auf den Standstreifen rollt und keinen Mucks mehr von sich gibt. Alle Wiederbelebungsversuche auf dem nächsten Parkplatz scheitern, der Einzylinder bleibt stumm. Der nächste Motorradhändler ist 13 km weg, also abschleppen. Ist zwar kein Yamaha-händler, aber fachkundig wird der

Vergaser in der Motorrad-Oase zerlegt. Doch erst nach Montage einer MUZ Zündspule zeigt sich die 600er bereit, uns weiterhin zu begleiten.

Inzwischen ist es Nacht, als wir bei Innsbruck die Autobahn verlassen und auf den alten Brennerpass einbiegen. Es fängt an kräftig zu schneien, wir tanken noch mal und fragen den Tankwart nach einer Bleibe, doch der meint wir sollen lieber noch über den Brenner nach Italien fahren bei dem Wetter. Das machen wir auch und kämpfen uns noch bis Mittewald im Eisacktal, wo wir in einer einfachen Gaststätte übernachten. Unsere Gespanne dürfen in der Scheune übernachten. Am nächsten morgen nur noch leichter Schneefall und weiter

geht es über Brixen nach Waidbruck wo wir ins Grödnertal in Richtung Dolomiten abbiegen. In St Ulrich herrscht reges Skitreiben, alle Lifts in Betrieb, schön gemachte Eisstatuen nur die drei Motorräder passen nicht so recht ins Bild.

Es geht stetig mit 12% bergauf, es schneit kräftiger, aber wir kommen trotz Schneematsch und Schneekettenpflicht für PKW gut voran und haben bald das Grödnerjoch auf 2121m erreicht. An Salz hatten die Italiener nicht gespart, Krümmer und Motoren unserer Bikes sind weiß. Immer wieder die gleiche Frage: Ist es nicht viel zu kalt zum Motorradfahren? Ne,ne Hauptsache keine Mücken auf dem Visier gibt's zur Antwort. Mehrfach



kreuzen Skifahrer die Strasse und haben Vorfahrt. Der Salzbrühe folgend, rollen wir in Corvara, bekannt für seine 80km Skipisten ein. Inzwischen herrlicher Sonnenschein, da könnte man fast das Bike mit den zwei Brettern tauschen. Die Bikes sehen aus wie die Sau, und wir nicht viel besser. Das Winterfahren ist eine schmutzige Angelegenheit.

Hinter dem Campalongopass (1875m) machen wir eine Vesperpause in der wärmenden Sonne – herrlich. Günter kocht sich ein warmes Süppchen. Die Strassen sind gut befahrbar und die Temperaturen gut erträglich. Vorbei an St.Andraz über den Col di Lana auf den Falzaregopass mit 2105m Höhe. Klar dass wir uns vor der Reise ausreichend über die Wintersperren und Straßenzustand informiert haben. Bis jetzt konnten die mitgeführten Schneeketten im Koffer bleiben. Es hat aufgehört zu schneien in Cortina de Ampezzo so kommen wir zügig über San Vito di Cadore auf den Paso della Mauria. Aber wo ist Martel?



# reise...

Text und Fotos:Fränky

Wir warten und als er nach 15 Minuten kommt, erfahren wir, dass er sich unfreiwillig hinter einem Beerdigungszug einreihen musste.

In Tolmezzo passierte es dann. Inzwischen nacht geworden, verfare ich mich total und so hatten wir unnützerweise 40km mehr auf der Uhr. Inzwischen schneit es wieder kräftig und wir sind froh, dass wir zu später Stunde noch eine Bleibe in Arta Terme finden. Der nächste morgen begann mit einem Spezialfrühstück bestehend aus einem Cappuccino und einem Tüten Croissant. Es hatte leichten Neuschnee aber die Sonne lacht über dem Friaul. Wir finden dann auch gleich den richtigen Weg und nehmen die Schnellstrasse bis

Chiusaforte, dann ab ins Roccolanatal – herrlich. Ich war letzten Sommer hier, aber im Winter ist es fast noch schöner. Die Passtrasse nach Sella Nevea ist schneebedeckt, Günter schafft es problemlos, Martel und ich müssen, teils mit verwegendem Fahrstil, verbittert kämpfen. Wieder mal ein Zeichen, dass die Autobereifung im Winter besser ist als unsere Motorradpneus. Aber auf der anderen Seite geht's steil abwärts und das ist fast noch schlimmer. Traumwetter in den Bergen, minus 10 Grad, die Dreiräder schnurren ohne Probleme – was gibt es schöneres. Der Lago di Predil ist völlig zugefroren, der Predilpass kräftig gesalzen und schon fahren wir auf slowenischen Strassen. Bis Bovec hatten wir mit reichlich Splitt auf der

abschüssigen Strasse zu kämpfen. An der Tankstelle erfahren wir, dass der Vriscsattel wegen Lawinen gesperrt ist. Was jetzt? Wir diskutieren, und entschließen uns doch eine etwas größere Tour im Trisclav Nationalpark zu unternehmen. Entlang des Flusses Soca geht's über Kobarid nach Tolmin. Die Strasse ist stellenweise schmierig und glatt. Wir biegen ab ins ewig lange Baska Grappa Tal. Das schmale Sträßchen führt stetig bergauf, ist aber bis auf die letzten Meter schneefrei. Jetzt kommt ein Teilstück das im Sommer eine tolle Schotterstrecke ist, zu dieser Jahreszeit aber komplett schneebedeckt und dementsprechend glatt ist. Wir nutzen die Gelegenheit um uns fahrtechnisch auszutoben, einfach schauen was geht.





Die Bäume neben der Strasse brechen schier zusammen unter ihrer Schneelast.

Aber im Winter wird es früher dunkel und so fahren wir vorbei an Bled und Kranjska Gora noch bis Podkoren am Wurzenpass und nächtigen in einer Privatpension. Abends haben wir dann noch in einer urigen Kneipe wirklich gut und billig gegessen. Der nächste Tag bringt Sonne und minus 10 Grad. Wir sind inzwischen schon über 1000km gefahren sagt mein Tacho, als unsere Gespanne den Wurzenpass hochdonnern. Österreich hat uns wieder und die 18 % Gefälle auf der Nordrampe des Wurzenpasses sorgen für heiße Bremsscheiben. Vorbei an Villach, dem Faaker See, entlang des Ossiacher Sees im kalten Nebel bis Feldkirchen. Kleine Rast in einer Bäckerei und Karte studieren. Bei heissem Kaffee und Butterbrezeln liess es sich aushalten. Die Turacher Höhe mit ihren 22% machten uns an. Schnee oder kein Schnee? Also gen Norden und aufi aufn Berg. Ganz schön steil, aber schneefreie Bahn und oben wimmelte es von Skiurlaubern. Herrlich winterliche Berglandschaft. Wir sehen aus wie die Schweine mit unseren versalzenen

und dreckigen Thermokombis. Die letzten drei lebenden Özis eben. Leider war der Söklpass gesperrt, und so mussten wir einen kleinen Umweg zu unserem Ziel, dem 1. Hohentauern-treffen machen.

Das Treffen fand bei der Edelrautenhütte auf 1725m statt. Problem war eigentlich nur, dass die letzten 5 km bis zur Hütte eine Rodelstrecke mit ordentlicher Steigung war. Am Samstag war hier auch offiziell ein Rodelrennen und die Strecke gesperrt. Martel und ich kamen genau bis zur Mautstellenschranke (ja 1 Euro Maut kostet die Strecke) dann war's mit dem Vortrieb vorbei. Also Schneeketten und ein Euro raus, auf die Knie und Ketten montieren, aber dann ging's mit Voll-dampf nach oben. Der Günter brauchte mal wieder keine Ketten. Wir waren fast die Ersten mit einem Guzzigespann Piloten und so wurde es noch recht gemütlich in der Hütte trotz Schneesturm und minus 12 Grad.

Nach dem Frühstück mussten wir erst mal die Moppeds vom Schnee befreien, Die Planen zusammensuchen und die Lenkerstulpen ausleeren, sie waren randvoll mit dem weißen

Zeug. Wir machten einen super Ausflug zur Kaiserau bei Admont und die Schneeketten waren wieder mal Pflicht, auch bergab! Jetzt weiss ich auch warum mein Thermokombi Knieschoner hat – für die Kettenmontage ist doch klar. Inzwischen waren die restlichen Teilnehmer eingetroffen, nicht viel, aber wer fährt auch schon im Winter Motorrad? Hauptsächlich russische Gespanne, aber auch BMWs, Guzzis, Hondas, eine Ish und Yamahas. Es wurde noch viel Benzin geredet, Maschinen bestaunt, Freunde begrüßt, Fotos gemacht und so kam es zu einer eher kurzen Nacht, was den Schlaf anbelangte. Zumal auch über 30 Leute in einem Gemeinschaftssaal schnarchten, husteten und mit zuviel Alkohol im Magen kämpften. Heimreise war angesagt, das Wetter wieder Spitze, minus 10 Grad - so kamen wir zügig voran, vorbei an Trieben, Liezen, Radstadt und schließlich die Autobahn Salzburg München. Hier trafen wir dann auf etliche Elefantentreffen Heimkehrer, die sich wunderten wo wir denn herkommen. Je weiter wir Richtung Heimat fuhren, desto frühlingshafter wurde es und wir fingen nach 1812km tatsächlich an zu schwitzen, tja 5 Grad Plus ist eher was für Warmduscher. Mal sehen wo es uns im nächsten Winter hinzieht – in die Tatra? Seelapen? - Hauptsache viel Schnee und hohe Berge.



Und noch ein Kracher aus den goldenen 20er Jahren. UT steht für Untertürkheim, wo UT einst gebaut wurde. Mit dem schnellen zuverlässigen 350er MAG-Motor gewann diese Maschine 1985,86,87 und 88 vier mal in Folge die Vintageklasse der VFV-Meisterschaft. Auf den ersten Blick ein ganz normales Motorrad. „Vielleicht ein wenig lauter, weil offen, aber da macht man eben in Ortschaften nicht ganz auf...“ war im Programm zu lesen



# Ehre wem Ehre gebührt !

Vor 50 Jahren starb mit Ernst Neumann Neander eine der schillerndsten Figuren deutscher Motorrad-Hersteller. Zur Erinnerung an den „Querdenker“ und seine skurilen Fahrzeugkonstruktionen riefen ein paar Enthusiasten zu einer Gedächtnisfahrt in die Eifel. Wheelies folgte dem Ruf, war vor Ort.

Eine Handvoll Motorradbegeisterter aus dem Rheinland hatten das Treffen organisiert, für Unterkünfte und Stellplätze gesorgt und für die Ausfahrt am Samstag eine tolle Strecke ausgearbeitet. Keine Wertung, keine Prüfungen, keine Pokale. Nichts dergleichen sollte die Freude am Fahren schmälern, vom Genießen der herrlichen Landschaft ablenken.

Keine Frage, Tausendsassa Ernst Neumann-Neander hätte seine Freude gehabt. Was an Nennungen ihm zu Ehren alles beim Veranstalter

eingegangen war, ließ an Vielfalt keine Wünsche offen. 140 Motorräder aus der ganzen Welt, gebaut zwischen 1914 und 1939, mit Hubräumen von 40 bis 1200 ccm. Vom unrestaurierten, mit reichlich Patina überzogenen Original bis hin zum toprestaurierten Ausstellungsstück, eine Starterliste, die ein rollendes Museum prophezeite. Um es vorweg zu nehmen: wer ein gewaltiges Starterfeld mit Neander-Maschinen erwartet hatte, wurde enttäuscht. Doch zum einen gibt es nicht mehr so übermäßig viele Exemplare dieser Gattung –

die gab es vor 75 Jahren schon nicht – und zum anderen ist ein großer Teil der noch existierenden Fahrzeuge gerade in diesem Jahr in diversen Museen ausgestellt.

Graf Solms, Kunstprofessor und ebenfalls Experte in Sachen Neander, hatte daher seine Maschine, die derzeit im Dürener Leopold Hoesch Museum gezeigt wird, für die Ausfahrt zur Verfügung gestellt. In der Dürener Ausstellung steht allerdings der Künstler, nicht der Motorradkonstrukteur Ernst Neumann Neander





Treffpunkt war das Hotel „Zur Wasserscheide“ in Esch bei Bad Münstereifel



Fahrtrichtungsanzeiger mit Seilzugbetätigung an einer Hirsch aus dem Jahre 1923



In acht Jahren entstand dieses Eigenbau-Motorrad. Der Anzani-Motor verfügt über Königswellenantrieb und 4 Ventile pro Zylinder



Toni Schneider im stilechten Outfit der 20er Jahre. Seine Ernst MAG mit dem wechselgesteuerten Halbliter-Triebwerk von Motosacoche wurde 1927 in Breslau gebaut. Schneider sucht dringend Kontakte zu anderen Besitzern dieser Marke

Text und Fotos: Jürgen Nöll

im Vordergrund. Denn der Allrounder war auch Graphiker, Kabarettist, Werbeatelierinhaber und -betreiber, Reklamekünstler, Automobilarchitekt, Lizenzgeber, Gründer einer Schule für Graphik und Lithographie sowie Maler. Dafür, dass der Veranstalter dennoch einige Neander-Motorräder vorzuweisen hatte, sorgte unter anderen Friedhelm Wellner. Immerhin hielt er mit einem beeindruckenden Exemplar von 1928 die Flagge der Marke aus dem Rheinland hoch. Sein 1000er V2 JAP leistet 26 PS, schien also damit für die Ausfahrt bestens gewappnet zu sein.

Und dann waren da auch noch die Rotsilber-Vögel aus dem Hause Opel, deren Fahrwerke nahezu baugleich mit denen von Neander sind, da sie von Opel in Lizenz hergestellt wur-

den. Mehr als ein halbes Dutzend dieser seltenen Motoclubs sorgten gemeinsam mit den Neander-Maschinen dafür, dass der Geist Neanders auf den Straßen durch die Eifel lebendig blieb.

Unmittelbar vor dem Start noch eine kurze Erklärung zur Tour, der nach VFV-Richtlinien verwendeten Symbole entlang der Route und dann wurde das Feld mit den Worten auf die Strecke geschickt: „Upjepasst un jeluert, et wit nit jerast! Uns allen vill Freut“. Duzende Motoren dröhnten, hohe Zweitaktöne mischten sich unter die sonoren Klänge großvolumiger Viertakter. Der Geruch nach verbranntem Castrol Racing verbreitete sich in Windeseile über den gesamten Platz und betörte die zahlreichen Zuschauer. Es vergeht fast eine halbe

Stunde, bis die letzten Veteranen auf die Strecke gegangen sind. Es ist ein wahrhaft internationales Feld. Mit den Marken AJS, Ariel, BSA, Coventry Eagle, Douglas, HRD, Matchless, Norton, Sunbeam, Scott ist England von allen ausländischen Marken am stärksten vertreten. Nicht zu vergessen, die sagenhaften Brough Superior, die bevorzugte Marke des Lawrence von Arabien. SS 80, SS 100, Solomaschinen, zwei Gespanne. Fast schon inflationär, die zwei- und dreirädrigen Rolls Royce, nach Meinung eines Besuchers. Belgien ist mit FN, Gillet, Lady und Sarolea, Frankreich mit Monet Goyon, Terrot und SIC vertreten. Schließlich wird Italien durch Benelli, Bianchi und Moto Guzzi vertreten und die Vereinigten Staaten durch die Firmen Harley Davidson und Indian.





Die Sunbeam 5Hp von 1917 aus Wolverhampton / GB mit 660 ccm JAP Zweizylinder und ca. 12. PS. Vom Typ 5Hp Im 1. Weltkrieg sind für die russische Armee ca. 450 Stück gefertigt worden



Einer der beiden Zylinder des 1200ccm-Anzani-Triebwerks.. Nicht nur der Motor dieser Maschine...



Der romantische Marktplatz von Ahrweiler, das erste Etappenziel



Hier und da wurde geschraubt, wie hier an dem Brough Superior SS 100- Gespann. Der Seitenwagen stammt vom britischen Hersteller Swellow, der später mit der Automobilproduktion unter dem Name Jaguar weltberühmt wurde



So wie dieses, in der Schweiz gebaute Peraves Ecomobil würden vermutlich heute Ernst Neumann Neanders Fahrmaschinen aussehen. Die „Flieger“ verfügen über 1,2 Ltr.- BMW - Motoren mit 130 PS und sind ebenso schnell wie teuer

Während die Strecke zunächst durch eine hügelige Eifel hinunter in Ahrtal führt, geht es nach dem ersten Etappenziel in Ahrweiler eine kilometerlange Steigung durch dichtes Waldgebiet hinauf nach Ramersbach. Hier trennt sich erstmals -im Bezug auf die Motorleistung- die Spreu vom Weizen. Während sich die kleinen Maschinchen hier im 1. Gang hinauf quälen und ihre Besitzer vor jeder Kurve hoffen es möge die letzte sein, schaffen die Big Bikes der 20er und 30er Jahre diese Hürde mit spielerischer Leichtigkeit. Den 45 Pferdchen, die der V-Twin einer HRD Rapid A aus 1000 Kubikzentimeter Hubraum mobilisiert, ist keine Steigung zu steil.

In den Dörfern entlang der Strecke stehen Menschengruppen, die den Motorradfahrern einen herzlichen Empfang bereiten, zuwinken, sogar Getränke bereit halten. Größtes Inte-

resse rufen die Donnergänger – wie könnte es anders sein- bei den Buben hervor. Den kleinen wie den großen. Die großen Buben, die sich noch an die eine oder andere Marke aus ihrer Jugendzeit erinnern. Da ist beispielsweise der Opa mit der blauen Arbeitsmütze, der sich ausgerechnet für heute das Verklankern der Pfosten seiner Hofeinfahrt vorgenommen hatte. Der mit offenem Mund den vorbeibrausenden Solisten und Gespannen nachschaut, und dem dabei der Mörtel auf der Kelle hart zu werden droht.

Einer der Höhepunkte des Tages ist gegen Mittag zweifellos das Eintreffen der Teilnehmer auf der Burg Satzvey. Nach knapp 100 Kilometer Fahrstrecke ist für manche der teilnehmenden Maschinen die Zeit für eine kleine Inspektion gekommen und

selbst der Besitzer einer edlen Brough Superior ist nicht vor dem Griff in die Werkzeugkiste gefeit. Offene Ventile werden geschmiert, Lederriemen gespannt und nach einem ordentlichen Regenguss freut sich auch die eine oder andere Antriebskette über einige Tröpfchen Öl. Nach und nach füllt sich der große Burghof mit Motorrädern und viel besser als beim Start lässt sich hier das gesamte Teilnehmerfeld überblicken.

Und während Karl Reese, Mitbegründer und Ehrenvorsitzender des renommierten Veteranen-Fahrzeug-Verbandes e.V. fachkundig und über jeden Zweifel erhaben die einzelnen Maschinen dem Publikum vorstellt, lassen sich noch einmal die ganzen



...sondern auch die Armaturen sind vom Feinsten



Ernst Neumann Neander hätte seine Freude gehabt: Selten zuvor gaben sich soviel Neander- und Opel Motorräder ein Stelldichein, wie auf der Neander-Gedächtnisfahrt 2004 anlässlich seines 50. Todestages



Kennt man sonst nur von Ducati: Freie Sicht auf den Nockenwellenantrieb auch bei der Opel Motoclub 500 Supersport von 1929



Mika Hahn und Vater Fritz brachten das Andrees-Siegergespann vom Eröffnungsrennen Nürburgring 1927 in der 750 Seitenwagen-Klasse mit in die Eifel. Damals war der Steuermann der mehrfache deutsche Meister Heinz Kürten aus Düsseldorf. Schmiermaxe war sein „schmerzfreier Bootsfahrer“ Hans Theisen



Sachkundig und über jeden Zweifel erhaben: Karl Reese, Mitbegründer und Ehrenvorsitzender des renommierten Veteranen-Fahrzeug-Verbandes e.V. stellte die Maschinen dem Publikum vor. Seitenwagen-Klasse mit in die Eifel. Damals war der Steuermann der mehrfache deutsche Meister Heinz Kürten aus Düsseldorf. Schmiermaxe war sein „schmerzfreier Bootsfahrer“ Hans Theisen

schönen Schätzchen bewundern. Plötzlich lässt ohrenbetäubender Lärm die Burggemäuer erzittern. Lärm, bei dem die Fenster der historischen Gebäude zu zerspringen, die alten Schindeln von den Dächern der umliegenden Stallungen zu stürzen drohen. Das 1928 von Kurt Stoll gebaute und immer wieder für den Renneinsatz modifizierte Gespann ist zur zweiten Etappe gestartet. Sein mächtiger V2-Motor, ein 1000er JAP JTOR/S mobilisiert 65 PS, die das Gerät vehement vorwärts treiben. Und die Verbrennungsgase entweichen durch zwei gewaltige, übereinander angeordnete Megaphone ungedämpft ins Freie. Das Ding brüllt infernalisch.

Noch eine Rennmaschine aus dieser Zeit wird für die Schlussetappe startklar gemacht. Es ist eine UT mit Schweizer MAG-Motor. Gespannt beobachten die Besucher die Startprozedur. Fluten des Vergasers, Gang einlegen, Maschine rückwärts gegen die Kompression „aufziehen“, anschieben, Kupplung kommen lassen.....und erneut flüchten die Tauben in Scharen von den Burgzinnen in die umliegenden Bäume. Noch einmal geht es hinaus aus der Stadt, über kleine, kaum befahrene Nebenstraßen in die Berge der Eifel. Hinter einem kleinen Dörfchen winden sich Serpentinafen nach oben auf ein Plateau. Eine Gruppe Motorradfahrer, die ihren fernöstlichen Big Bikes eine

Ruhepause und sich selbst einen Kaffee gönnen, staunen nicht schlecht, als die UT an ihnen vorbei donnert. „Was war das denn, eh? Ist der am Ring von der Strecke abgekommen?“ Und dann nimmt die UT die engen Haarnadelkurven, beschleunigt brüllend auf den kurzen, dazwischen liegenden Verbindungen um wieder in die nächste Kehre zu stechen. Bäume und Buschwerk verdeckt den Jungs die Sicht aber es ist noch Minutenlang die Sinfonie aus den beiden hochgezogenen Auspuffrohren zu hören. Es lebe Ernst Neumann Neander, es lebe das Motorrad und ganz besonders meine gute alte UT.

