

Früher sogar auf der Autobahn

Fahrradhilfsmotor-Freunde Teufelsmoor treffen sich zur jährlichen Rundfahrt

Von Johannes Kessels

Lilienthal. Sonntagsfahrverbot – da war doch mal was 1973 bei der ersten Ölkrise? Aber diese sonderbare Art des Benzinsparens gab es vorher schon mal, und das aus zwingenderen Gründen. Das war jetzt bei den Fahrradhilfsmotor-Freunden Teufelsmoor zu erfahren, die sich auf der Wiese der Gaststätte Meyerdiecks Garden in Worphausen zu ihrer 22. Rundfahrt trafen.

Fahrradhilfsmotoren waren in der Vorkriegszeit und bis zur Mitte der fünfziger Jahre die Vorläufer der Mofas und Mopeds, mit dem Unterschied, dass die Motoren einzeln gekauft und an jedes beliebige Fahrrad montiert werden konnten. Dabei war der Phantasie der Konstrukteure kaum eine Grenze gesetzt: Manche Motoren hingen ganz normal wie bei Motorrädern im Rahmendreieck, andere saßen über dem Vorderrad, das sie über eine Reibrolle oder einen Keilriemen antrieben, manche hingen neben dem Vorderrad, und die gleichen Varianten gab es auch am und über dem Hinterrad – bei letzterer Montageart fungierte der Motor auch als Sitzheizung.

Das Adler-Fahrrad, Baujahr 1948, von Günter Rohwer aus Schwäbisch Gmünd fällt aber selbst nach Fahrradhilfsmotor-Maßstäben aus dem Rahmen: Es besitzt einen Motor des Ladenburger Herstellers Nordap, der innerhalb einer großen Trommel mitten im Vorderrad sitzt. Der Motor ist fest an der Vorderradgabel installiert, seine Kurbelwelle treibt ein Ritzel an, das in die Innenverzahnung der linken Trommelhälfte greift. An dieser Trommelhälfte sind die Radspeichen befestigt. Die Auspuffgase gehen nach unten weg, stören den Fahrer also nicht, sondern wärmen ihm die Füße. Ob die gesamte Konstruktion nicht etwas kopflastig ist? Das findet Günter Rohwer nicht: Es sei doch gut, wenn auf dem Vorderrad etwas Gewicht laste, da fahre es sich ruhiger – aber, so schränkt Manfred Ratzinger, der die Nordap am Sonnabend bei der kleinen Rundtour gefahren hat, nur auf guten Straßen; auf schlechter Piste mache sich das hohe Gewicht im Rad doch bemerkbar.

Viel häufiger als der exklusive Nordap-Motor war seinerzeit der „FaHiMo“ von Rex, und er war auch auf dem Treffen wieder gut vertreten. Thomas Becher aus Osterholz-Scharmbeck hat im Internet den Text eines damaligen Werbespekts gefunden. Dort erfährt man, dass der Rex deshalb so erfolgreich sei, „weil er an Sonn- und Feiertagen ohne Ausnahmegenehmigung gefahren werden darf“. In der ersten Nachkriegszeit gab es also Sonntagsfahrverbote – die Beschäftigung mit alten Fahrzeugen besteht eben nicht nur aus Schrauben und Fahnen, sondern ist auch ein Stück Alltags-historie.

Weiterhin war in diesem alten Prospekt zu erfahren, dass man mit einem Fahrrad mit Rex-Motor die Autobahn benutzen durfte; damals reichte dafür eine Höchstge-



Alles unter Putz: Der Nordap-Motor am Adler-Fahrrad von Günter Rohwer verbirgt sich unter einer großen Abdeckung am Vorderrad. Der Pfeil im Scheinwerfer kann nach links und rechts gedreht werden und ist eine frühe Form eines Fahrtrichtungsanzeigers. JKE-FOTO: JOHANNES KESSELS

schwindigkeit von mindestens 40 Stundenkilometern.

Vincent Sommer aus Schermbeck bei Wesel, 18 Jahre alt und zum ersten Mal beim Treffen, hat seinen Rex aber lieber vom Fahrrad abgeschraubt, das Rad als Gepäck bei der Bahn aufgegeben und den Motor samt sorgfältig geleertem Tank im Rucksack nach Bremen mitgenommen. Am Bremer Hauptbahnhof wurde eine kleine Bastelstunde eingelegt, und dann ging's ab ins Teufelsmoor. Den Motor hat Vincent Sommer von einem Bekannten geschenkt bekommen, der ihn in einer Scheune gefunden hat. Weil sein Vater früher einen gleichen Motor besessen hat, gab es im Hause Sommer sogar noch Ersatzteile, es wird aber ohnehin heute viel für Rex nachgefertigt – noch ehe er seinen Führerschein in der Tasche hatte, war der Motor fertig restauriert, erzählt Vincent Sommer.

Zwei der seltensten Stücke lehnten bescheiden am Zaun. Siegfried Wunderlich aus München hatte sie mitgebracht. An einem roten „Damen-Halbrenner“ (so genannt wegen seines heruntergezogenen Lenkers) aus französischer Produktion mit hölzernen Schutzblechen sitzt im Rahmen-dreieck ein archaisch anmutender Motor.

Seit 14 Tagen weiß Siegfried Wunderlich dank eines gerade erschienenen Fachbuchs endlich, was er da hat: Ein „Blankenmeister“, in den zwanziger Jahren von Ludwig Blankenmeister in Mannheim gebaut. Der Motor besitzt eine Experimental-Zündanlage von Bosch, und zwei Blankenmeister-Motoren wurden beim Abriss einer alten Bosch-Fabrik im Stuttgarter Raum gefunden – die einzigen Überlebenden.

Auch von dem Comet-Hanrez, dem Fabrikat einer belgischen Firma, die vor dem Krieg Lokomotiven gebaut hat, sind nur noch sehr wenige bekannt; zwei in Deutschland und drei in Belgien, wie Siegfried Wunderlich sagt. Der Motor stammt aus der frühesten Nachkriegszeit und sitzt neben dem Hinterrad, mit dessen Nabe er direkt verbunden ist. Die Bremse sitzt im Motor – eine solche Konstruktion habe er überhaupt noch nie gesehen, sagt Siegfried Wunderlich.

30 Räder sind bei der kleinen Ausfahrt am Sonnabend dabei gewesen, berichtet der Vereinsvorsitzende Uwe Peters, für Sonntag rechnete der Lilienthaler mit 60 Teilnehmern, die vormittags zum Kutschenmuseum und durchs Sankt Jürgensland fahren und nachmittags eine große Runde bis zur Gaststätte Zur Semkenfahrt drehen wollten.