

JUNI, JULI, AUGUST, 2017



RUSTY NAIL

Last. Legendary. Adventure.

MOTORS

RUSTY NAIL MOTORS



CAR-BUILT
HOT ROD EXTREM

HOOVERCRAFT
VÖLLIG LOSGELÖST

HART AM LIMIT
BMW CAFE RACER

D 10,- EUR | CH 14,- SFR 1 | A 12,- EUR



OUR BRANDS. OUR STORIES.

WIR SCHICKEN AUCH DIE KLEINSTEN INS RENNEN.



Berjamin Vöhl ist Teil des Kommunikationsteams bei der BMW Group Classic. Das bedeutet, dass er auch mal mit einem Mini Cooper S Monte Carlo Replica bei der *creme21* für uns an den Start geht. Wer könnte das besser als einer, der seit seiner Führerscheinprüfung einen classic Mini fährt, falls nötig auch mal eine Zylinderkopfichtung selber wechselt kann und jahrelang ein MINI Rennsteam gemasagt hat? Gehen Sie auf bmwgroup-classic-beat.com und erfahren Sie mehr.

BMW
GROUP
Classic

THE NEXT
100 YEARS



Rolls-Royce
Power Cars Limited

LAUT. LEGENDÄR. ANDERS.



Willkommen in der neuen Welt!

Willkommen in der Welt von **Rusty Nail Motors**. Ihr haltet gerade ein Stück Geschichte in den Händen – unsere Geschichte. Seit einigen Jahren sind wir von der Idee besessen, ein Motor-Magazin zu produzieren, das unseren Traum realisiert. Weg von schönem Tabellenwerk, dem x-ten Vergleichstest und der ewigen Litanei und der Suche nach dem Spritsparer des Jahrhunderts – das können Andere besser. Weg von Nischen, von Konventionen und vom täglichen Einheitstrott: **LAUT.LEGENDÄR.ANDERS**. Diese Schlagworte sind unser Credo, nach diesem Motto leben und arbeiten wird RNM besteht aus einer Truppe motorsüchtiger, verrückter und etablierter Journalisten, Fotografen, Grafikern und Szenekenner – Petrolheads. Ob das Herz in zwei oder vier Takten schlägt, wie viele Räder man bevorzugt, das ist dabei völlig egal. Wir zeigen und erzählen von Menschen und Maschinen, von Träumen und Visionen – handgemacht, ehrlich, teilweise abgedreht und immer mit dem unvermeidlichen Augenzwinkern, das diese Sache – unsere Leidenschaft – mit sich bringt.

Wir haben uns mit **Rusty Nail Motors** selbst ein Geschenk gemacht, endlich machen wir das, wovon wir seit unzähligen Jahren träumen. Wir sind nach langer Reise endlich da angekommen, wo wir schon immer sein wollten, wofür unser Puls schlägt – wir haben Benzin im Blut. Gerne laden wir Euch ein, mit uns eine Reise in eine andere Dimension anzutreten. Eine Reise, für die wir unheimlich viel Proviant und Pioniergeist im Gepäck haben, die uns fasziniert und unsere Gedanken beflügelt – eine Reise in eine neue Welt: **LAUT.LEGENDÄR. ANDERS**.

Viel Spaß beim leidenschaftlichen Lesen, Betrachten und Erleben wünscht Euch

Jörg Kübler

IN HA LT

EDITORIAL	4
DIE ROTE COUCH – 10 FRAGEN AN ...	8
RNM-EXPO	10
GOIN' RODEO – POTENTER INDIANER	16
IM AUFTRAG IHRER MAJESTÄT: ROYAL ENFIELD 350 CO	28
Portrait BAIER MOTOR – NAHAUFNAHME	40
PATENT-NUMMER GB 854211 – SELFMADE HOVERCRAFT	48
FORD F 100 – BORN IN THE USA	62
Traumfänger URAL 6X6	68
NEVER SAY COFFEE AGAIN! BMW SCRAMBLER – KNALLHART	80
OPEL BLITZ – MIT VOLLGAS IM AUFTRAG DES HERRN!	92
COOLMOOSE-VISION – NAHAUFNAHME	104
SCHEUNENFUND – DKW MUNGA	114
ALPENGLÜHEN ÖZTALER MOPED MARATHON XVI	132
KOLUMNE – GUNTER BRECHER RELOADED	142

DIE ROTE COUCH



DIRK CHROST (47), FOTOGRAF UND AUTOBESESSENER. DER IM JORDANIESEN AUFGEWACHSENE SAARLÄNDER LEBT UND ARBEITET SEIT JAHREN IN BAYERN UND HAT SICH MIT LEIB UND SEELE DER ALTEN TOYOTA LAND CRUISER J 4-BAUREIHE VERSCHRIEBEN – RESTAURIERT, SCHLACHTET, BAUT UM UND HORTETE EINE TEILESAMMLUNG BEI DER SELBST DIE LUDOLFS VON NEID ERSTARKEN WÜRDEN.

Was ist für Dich LAUT?

Dirk: Laut ist, wenn ein frisch revidierter 4-Liter-Turbo das erste Mal zum Leben erwacht – ohne Auspuff! Für viele mag es zu laut sein, für mich ist es eine laute, erhebende Symphonie in Moll!

Was ist für Dich LEGENDÄR?

Dirk: (wie aus der Pistole) Ein Land Cruiser J4! Aber auch eine Rucksackreise durch Vietnam, der Holzbeistellherd meiner Großmutter oder an einem sonnigen Sommerstag einfach „Fünf gerade sein lassen“ und zum Schwimmen an den nächsten Badeseen fahren.

Was ist für Dich ANDERS?

Dirk: Ihr! Ganz ehrlich, ich kenne die RNM-Macher seit vielen Jahren, wir schon einige Fotoproduktionen zusammen gemacht, doch die neue Magazin-Idee begeistert mich. Ihr schöpft aus dem prallen Leben, zeigt motorverrückte Menschen und abgefahrene Dinge – so muss es sein. Das ist komplett anders!

Dirk, zurück zu deinem Wirken. Warum ausgerechnet Toyota – nicht eine der anderen großen Kult-4x4-Marken wie Jeep, Mercedes, Nissan usw.?

Dirk: Ich verbrachte die ersten Jahre meines Lebens in der Wüste Jordaniens – mein Vater war Eisenbahningenieur und arbeitete dort für eine große europäische Gesellschaft. Das erste Fahrzeug an das ich mich erinnern kann – in dem ich saß –, war ein Land Cruiser.

Was hat es mit dem im Hintergrund stehenden, mächtigen J4 auf sich?

Dirk: Das ist mein automobiler Dauerbegleiter, den ich bereits vor dem Führerschein besaß. Ursprüng-

lich ein 6-Zylinder-Benziner, heute mit dem geübten 4-Liter-Turb. Im Laufe der Jahre wurde immer mehr optimiert und angepasst.

Was heißt das im Klartext? Wirklich serienmäßig scheint an der Kiste wirklich nichts mehr zu sein?

Dirk: In den Achtzigern kamen zuerst mal „fette“ 33er MT-Schlappen. Danach ging's auf diverse Treffen und eine paar sehr abenteuerliche Reisen u.a. über den ehemaligen Autoput in den Süden der Türkei.

Warum war diese Reise für Euch so abenteuerlich?

Dirk: Angefangen bei Budget für den schwachwüchigen Trip: 700 Mark für 2 Personen, einem unvorbereiteten Auto, wie auch einem plötzlichen Getriebebeschaden südlich von Istanbul – in „the middle of nowhere“.

Wie ging das aus, habt Ihr die Kiste verkauft?

Dirk: (grinst) Nein. Ab in den Gastarbeiter-Bus nach München – 2000 Kilometer in 52 Stunden! In meiner Werkstatt ein gebrauchtes Getriebe geschnappt und wieder zurück in die Türkei.

Und dann?

Dirk: Alles Getriebe raus, neue Schaltbox rein – fertig, danach ging es bis an die syrische Grenze.

Was ist Dein momentanes Projekt?

Dirk: (lacht). Das „nächste“ Projekt ist ein 1976er Land Cruiser EJ 55 Station Wagon – der erste Viertürer den es Programm der Japaner gab. Ich besitze ihn seit nunmehr 16 Jahren und bin immer wieder am Verändern: 37er Räder, großer Turbo-Diesel, Federn auf den Achsen ... Mein Dauerprojekt sozusagen, mal schauen wann er fährt.

FABBRICA
SVIZZERA
MOTO E CAFFÈ

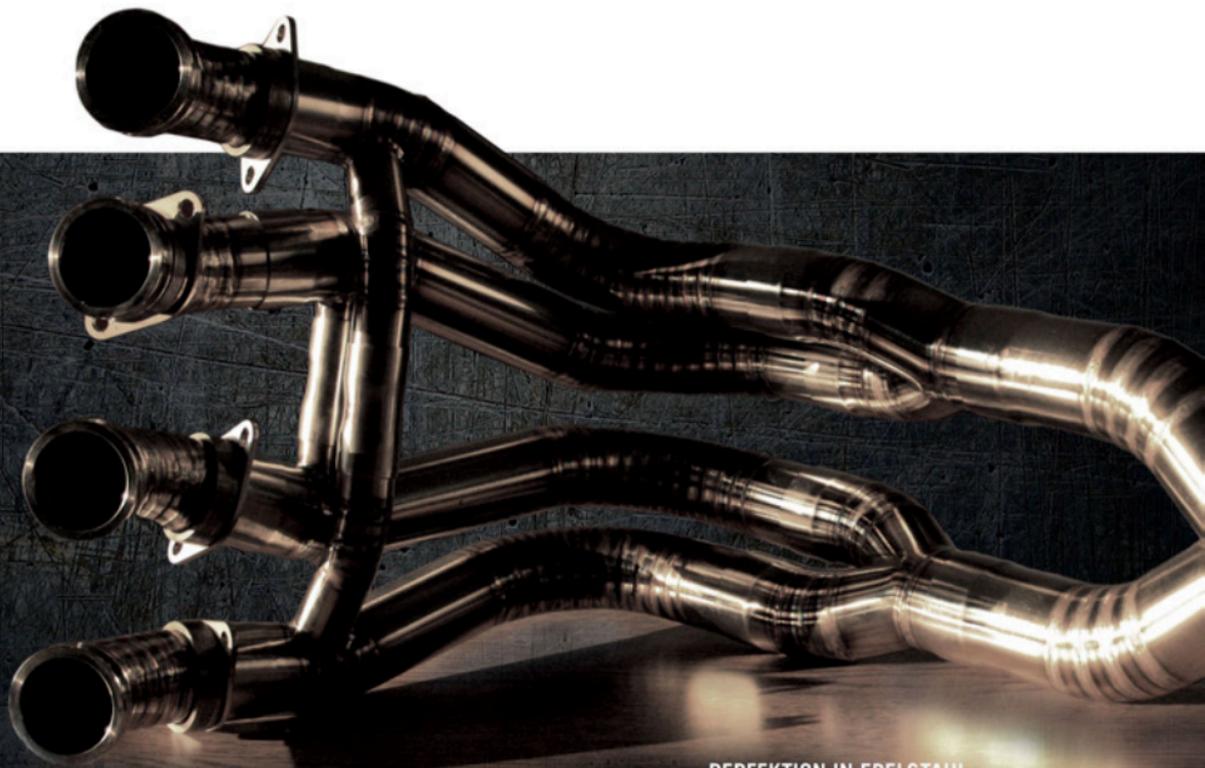
in style we trust

Wir bei der Fabbrica Svizzera glauben, dass die Leidenschaft für das Motorradfahren und ein Gespür für Style untrennbar miteinander verbunden sind. Bei uns finden Sie „ehrlliche“ Klamotten und Lieblingsstücke.



Münchener Straße 37 | 83022 Rosenheim | Telefon: +49 (0)8031 79 76 700
Öffnungszeiten Mo bis Fr 10-18 Uhr | Sa 10-14 Uhr | www.fabbrica-svizzera.com

RUSTY NAIL MOTORS EXPO



LAUT.

PERFEKTION IN EDELSTAHL

Edele Handarbeit aus Slowenien. Egal ob für Rennwagen, Zweiräder oder andere Motor-Klassiker. Damjan Polje fertigt Edelstahlansauganlagen in höchster Perfektion. Jedes Objekt ist ein Unikat und wird individuell an das jeweilige Fahrzeug und die Wünsche des Eigners angepasst.
Infos gibt's unter www.damjan.exhaust.com



CASIO PRÄZISIONS-WECKER

Die MR-G verfügt über ein extrem stabiles Titangehäuse mit spezieller Oberflächenbeschichtung, einem ebenfalls aus dieser Legierung bestehenden Armband, staubdichten Präzisions- und Hydraulik-Uhrwerke (Funk- und GPS-Signale zur Zeitbestimmung), Solarbetrieb, Saphirglas und Wasserfestigkeit bis 20-Bar Druck (200 Meter) sind nur einige Stärken der unzähligen MR-G Features.

Detaillierte Infos gibt's www.g-shock.de,
Gewicht 153 Gramm, Preis 2300 Euro (silber), 2600 Euro (schwarz)

LEGENDÄR.



GO FOR A RIDE! ICON HOOD

Min Sicherheit das coolste und extravagantere Hood ever!
100 Prozent Leder, 100 Prozent sicher dank integrierter
D3O®-Stütze für Schulter, Ellenbogen und Rücken.

Wer auf dem Bike Akzente setzen will, schaut
einfach mal bei www.icon1000.com vorbei. Jede
Menge Action-Videos gibt's gratis dazu -
anschauen lohnt auf jeden Fall!



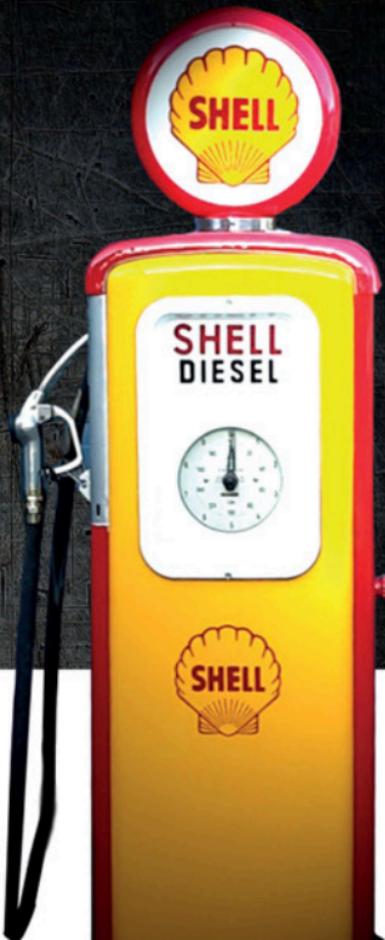
SLEEP ON THE ROAD BIKE BIWAK

Mit wenigen Handgriffen hat der Extreme Traveler ein handgeformtes Dach über dem Kopf. Das zusammenrollbare Biwak wiegt gerade mit 2,3 Kilogramm und lässt sich auf geringste Maße packen (Durchmesser 15 cm, Länge 45 cm). Preis, knahe 400 CHF, inkl. 30 Jahren Herstellergarantie. Für Material Parasiten ein Muss!

Info: www.stayexposed.com



ANDERS.



NOSTALGIE-TANKE

Ob 70er Jahre Zapfsäule oder Vorkriegsmotordell, bei Hübner Purgans werden Fans alter Tankanlagen fündig. Das in München ansässige Unternehmen hat sich auf die Restaurierung nostalgischer Tankautomaten spezialisiert. Jedes Exemplar ist funktionsfähig und in neuwertigem Zustand – optisch wie mechanisch. Preis ab 2800 Euro.

Info: www.alte-tankstellen.de

GOIN' RODEO

BEACH
SALOON





ERBARMUNGSLOS BRENNT DIE SONNE AUF DIE EWIG WEITEN FLÄCHEN DER SIERRA. DURST, HITZE UND ENTBEHRUNG. WEIT UND BREIT KEIN HAUS, KEIN BAUM, KEINE MENSCHENSEELE, NUR DAS UNERLÄSSLICHE PFEIFEN DES WÜSTENWINDES UND EIN SCHIER ENDLOSER HORIZONT – HIGHNOON.

Fotodesigner Fischer hat das 300er Tele im Anschlag, als wäre er Jesse James kurz vor einem legendären Duell, während ich mir eher wie Sam Hawken im Winnetou-Klassiker „Der Schut“ vorkomme und tonnenweise Equipment schleppe. Irgendwie werden wir den Verdacht nicht los, mitten in Quentin Tarantinos „Django Unchained“ gelandet zu sein – Lokaltermin im Longbeach „Redneck Saloon“ mitten im bayrischen Outback. Verloren und durstig stehen wir im Staub der Main-Road. Die Stiefel scharren im verblichenen Wüstensand und irgendwo pfeift ein Compadre eine einfältige Melodie. Plötzlich schiebt sich besagte Bierschänke ins Blickfeld. Ein paar Cowboys sitzen entspannt auf der holzbeschlagenen Veranda, die texanische Flagge bewegt sich leicht in der stickigen Luft, die angebundenen Pferde scheinen ihre Siesta zu genießen. Falscher Film oder schlechte Kulisse – weder noch!

Während Jesse „the Fotoman“ Fischer und Sam „the Muli“ Hawken ziemlich planlos vor dem Saloon stehen, knallt die Jukebox alle verfügbaren Boss Hoss-Songs in die hitzegeschwängerte Luft. Mit steilen Gitarrenriffs und harten Drums hauen die Berliner Cowboys „Jesus built my hot rod“ durch die antiquierten Lautsprecher und die Viehhüter-Combo vor der Western-Schänke wird auf die beiden unfreiwilligen Protagonisten aufmerksam. „Hey Dudes ...“ Nein, Mr. James, kein Grund das große Teleobjektiv zu zücken, wir kommen in Frieden!

Der älteste der Compadres erhebt sich gemächlich aus dem Schaukelstuhl, zieht genüsslich ein weiteres Mal an der Maispfeife und schickt ein bartstoppeliges Lächeln in Richtung Foto-Team, während die jungen Heißsporne bereits ihre Winchester in Anschlag bringen. „Yeah man, wir kom-

men in Frieden und mit den besten Grüßen von ...!“ Geplanter Rückzug, Kapitulation oder einfach das Weite suchen? Nichts dergleichen, auch wir haben unsere Ehre, schließlich stammt Fischer in der 39. Generation von einem fast echten Wüstenbison ab – so will es auf jeden Fall die Legende, die er beim letzten US-Car-Treffen nach dem siebten Pitcher Bier in Pullman City zusammengeknallt hat und meine Wenigkeit – der Skalp sei mein Zeuge – bin schließlich schon mit dem bekannten Old „Sidi“ Shatterhand geritten.

So oder so ähnlich würde die Geschichte beginnen, wenn wir weiterhin der glühenden Mittagshitze ausgesetzt geblieben wären. Stattdessen werden wir von den Longbeach Rednecks auf's Freundlichste mit einem kühlen Blondes begrüßt – Hosianna, so könnte jeder Ritt beginnen!

Die Redneck-Gang führt im wahren Leben eine astreine KFZ-Werkstatt kurz vor den Toren Landsluts. Der älteste Compadre heißt im wahren Leben Otto Huber und hat mit Sohn Andi und Kumpel Jörg (nur in einer Nebenrolle, jedoch mit extrem wichtigen Teilen) ein sensationelles Fahrergerät auf die Räder gestellt. Für uneingeweihte Rothäute sei gesagt, dass der Huber-Clan seit vielen Jahren sehr aktiv in der Geländewagen- und Offroad-Szene mitmischte. Die Cowboys haben sich bis in die letzte Faser einem kultigen US-Produkt verschrieben – dem Jeep. Nicht weniger als zehn dieser Fahrzeuge schmücken den Hof der Huber'schen KFZ-Werkstatt. Kundenfahrzeuge? Fehlanzeige! Alle Rösser auf der Weide gehören den Ranchbesitzern selbst. Doch ganz ehrlich, wir haben den

weiten Ritt nicht wegen eines x-beliebigen CJ7-Umbaus gemacht, nicht wegen des x-ten CJ2A. Wir kommen in Frieden, wollen jedoch den größten Unruhestifter des Wilden Westens vor die Linse bekommen – den ...? Wie heißt dieses Konglomerat aus diversen Baureihen denn eigentlich? Die Jungs vom Saloon schauen bedröppelt wie eine Herde Rinder. Einen Namen gibt es nicht – egal.

EIN LANGER ABEND IN DER WHISKEY-HÖLLE BRINGT DIE ZÜNDENDE IDEE

Jahreswechsel 2016/2017. Die Huber-Truppe hat Weihnachten mit Bedacht und Anstand hinter sich gebracht. Gefüllte Gans, ein saftiges Cranberry-Dessert, danach ein paar Tropfen von Mr. Daniel's feinstem 40-Prozentigen, doch was nun? Nach Heilig drei König fängt die Arbeit auf der Ranch wieder an – zu lange für das Vater-und-Sohn-Duo, um einfach im Saloon Karten zu spielen und sich mit Schießübungen in Form zu halten. Das Projekt „Old Indian“ ist geboren. Seit geraumer Zeit liegt eine nicht mehr ganz jungfräuliche, mit Rostfraß versehene CJ2-Karosserie hinterm Saloon, im Stall nebenan ein verwitterter, jedoch gesunder CJ7-Rahmen – so what? Ein langer Abend in der Whiskey-Hölle bringt die zündende Idee – „Jesus built my hot rod“, Boss Hoss, Sie erinnern sich? Die modernen Cowboys sitzen



WILD-WEST-LÖSUNGEN: KAISERS' PICKELHAUBE ALS MARKANTES DESIGN-ELEMENT, STEUERGERÄTE IN GEKAPPTEN WEHRMACHTSKANISTERN UND DER TOTALE VERZICHT AUF VORDER-ACHSFEDERN – HOT ROD-FEELING PAR EXCELLENCE



innen Sekunden am Smartphone und durchsuchen die ewigen Jagdgründe nach einem Spenderfahrzeug für Motor, Getriebe und Achsen, welches in eben diesen Jagdgründen unwiederbringlich verschwinden sollte. Ein paar Cherokee-Rothäute wollen sich von ihrem großen Häuptling trennen und offerieren den rund 200 Pferde starken 5.2er-V8 für eine Hand voll Dollar. Die komplette Huber-Ranch rückt aus, um den betagten Indianer per Planwagen zu überführen. Obwohl der Cherokee-Schamane prophezeit, dass der Häuptling bereits seinen Horizont überstiegen und den 21. Sommer gesehen hätte, lassen sich die Jungs vom Longbeach Saloon nicht beirren.

Als der Treck nach stundenlangem, entbehrungsreichem und gefährlichem Ritt durch Feindesland endlich die heimische Ranch erreicht, stellt man befriedigt fest, dass sich der alte Indianer in weit besserem Zustand befindet, als zuerst angenommen – darauf ein Feuerwasser.

Binnen weniger Monde entsteht eine schier unglaubliche Fahrmaschine, die in den Weiten des Wilden Westen ihresgleichen sucht. Der CJ7-Rahmen harmoniert perfekt mit der 1942er-CJ2A-Hütte – gibt der ganzen Kombo bereits eine extreme Stretch-Optik und vermittelt deutlich mehr Hot-Rod-Charakter als manches 200.000-Dollar-Projekt renommierter US-Tuner. Der alte Häuptling kommt an den Marterpfahl und wird mit Sinn und Verstand ausgeweidet. Achsen, Motor und Getriebe und jede Menge Kleinkram wandern unter und in den stabilen Leiterrahmen des fast vergessenen CJ7.

High Noon in Bayern: Die Mittagshitze steigt über 130 Grad Fahrenheit, beim Implantieren der Hufe scheinen John-Boy und Jim-Bob Huber augenscheinlich Wichtiges vergessen zu haben – die vorderen Hufe! Während Jesse James und Sam Hawkins aufgrund dieses scheinbar essentiellen Fehlers vor Lachen fast aus dem Sattel kippen, kippen die Jungs vom Saloon entspannt das nächste Feuerwasser. Greenhorns! Was James und Hawkins völlig außer Acht lassen, ist für die Longbeach-Jungs oberstes Hot-Rod-Gesetz: Reduce to the max – Weglassen!

So kommt der Yankee-Oldschooler tatsächlich ohne vordere Federkomponenten bestens zu Recht. Die Vorderachse ist per Schutzgas dauerhaft mit dem CJ-Rahmen verschmolzen, dies sollte bereits als Führung ausreichen, doch alibimäßig packt das Longbeach-Duo noch ein paar Querlenker in das Objekt der Begierde. Ob die Jungs zu viel Moonshine erwischt haben oder einfach zu lange in der Sonne waren, ist zu diesem Zeitpunkt nicht mehr nachvollziehbar. Tatsache ist jedoch, dass die Kiste einen durchaus ordentlichen Eindruck macht. Jesse Fischer wechselt mittlerweile das Genre und mutiert zum indianischen Schamanen, der mir eine höchst erlebnisreiche Fahrt im „Old Indian“ prophezeit. John-Boy Huber grinst förmlich übers ganze Gesicht, während er mir schelmisch die Decke des Befahrersattels bereitschiebt. Eine schlichte – durchgehende – Holzkonstruktion dient als Sitzgelegenheit. Satteldecke drauf und gut. Wild, wild, West.

Ich wähle die letzte Möglichkeit mich aus der Affäre zu ziehen und bemängele den Stil-



bruch in Form einer auf der nicht vorhandenen Motorhaube thronenden Pickelhaube, die scheinbar aus Kaiser's Zeiten stammt. „Ja und? - War eben ein Deko-Element“, spricht der Chef und erweckt den 5,2er-Small-Block zum Leben. Hätte der Wilde Westen jemals solch infernalische Klänge vernommen, wäre eine Besiedelung gänzlich unmöglich gewesen. Beim Starten des Triebwerks fühlen sich James und meine Wenigkeit eher an den Startvorgang einer F15 Eagle erinnert - Wilder Westen, was sonst?

Ich versuche mich mit Händen und Füßen gegen den Ritt auf dem eisernen Rodeo-Ross zu wehren. Ausreden wegen des Fehlens der Betriebslaubnis und mangelnder Beleuchtungseinrichtungen gehen im Lärm des ansonsten doch eher zahmen V8 unter. Huber Senior mutiert zu General Georg Armstrong Custer und feuert aus allen Töpfen. Little Big Horn, Bürgerkrieg, das Ende der Welt? Mir egal, die Eigenbau-Fuhre schiebt über alle vier Räder gen - wohin denn? Hilfe, geradezu auf ein Wohnmobil neuester Bauart, das sich mit meinem Verständnis von Wildem Westen in keiner Form in Einklang bringen lässt: Country-Style trifft Tupperware.

Den Yankee-Piloten scheint's eher weniger zu stören - Servo, alles klar? Im Nebel der

dahinsiechenden Reifen - deren Felgen im Übrigen aus optischen Gründen verkehrt herum montiert wurden - will ich nur noch Eines: runter vom Iron Horse, zurück auf mein Muli und mit meinem Freund Sidi in den Sonnenuntergang reiten.

Doch leider habe ich auch hier die Rechnung ohne den Chef des Saloons gemacht. Zwar vergönnt mir John-Boy Huber in Form eines kurzen Technik-Eskurses eine kleine Pause, doch auch die Dinge, die ich hierbei erfahre - die komplette Elektrik und alle Steuergeräte sind in umgebauten Wehrmachtskanistern untergebracht - beruhigen mich nur vordergründig. Der Griff zum Tennessee-Brand ist unausweichlich, bevor sich die Kiste wieder in rauchgeschwängerte Kreisbahnen rund um den Redneck-Saloon begibt.

Nach zehn Minuten ist der Spuk endgültig vorbei, die benzingertränkte Luft ist zum Schneiden dick, schwarze Striche säumen den Asphalt so weit das Auge reicht - Jesse „die Linse“ Fischer grinst über's ganze Gesicht: „Alles im Kasten, wir reiten nach Hause.“

Gute Nacht John-Boy, gute Nacht Jim-Bob. Möge Manitou euren Seelen gnädig sein und euch die folgenden Monde mit eurem Höllengerät beschützen!



DER GRIFF ZUM TENNESSEE-BRAND IST UNAUSWEICHLICH, WENN MAN MIT DEN JUNGS VOM REDNECK-SALOON ZU TUN HAT. DIE HERREN HÖREN ERST DANN AUF ZU BAUEN, WENN DIE SONNE IN DEN EWIGEN JAGDGRÜNDEN VERSINKT



Gute Nacht John-Boy, gute Nacht Jim-Bob.
Möge Manitou euren Seelen gnädig sein!



TIME MAX[®]

Gewonnen: Der Kampf gegen den Rost

**OLDTIMER
MARKT**
Testsieger
3 x Platz 1*

Mit 18 als junger Bengel
diesen Fiat gekauft und
dann durch die Hölle
gegangen.

Jahrelang schweißten
wegen Rost. Schlimm
war 's!



„Col de Bavilla“, Pass auf Korsika, Sommer 1986

Die Probefahrt wurde der wichtigste Trip des Lebens.
Ohne Lack, aber mit viel Mut von Bremen bis nach Korsika. Pannen? Keine!
Dann drei Jahrzehnte Forschung und Entwicklung für echten Langzeitschutz gegen Rost.
Früher nur für den geliebten Fiat, heute auch für alle anderen, die ihre Autos so lieben, wie wir es tun.

Gewinnen auch Sie den Kampf gegen Rost

Bei uns in der Werkstatt oder zum Selbermachen.

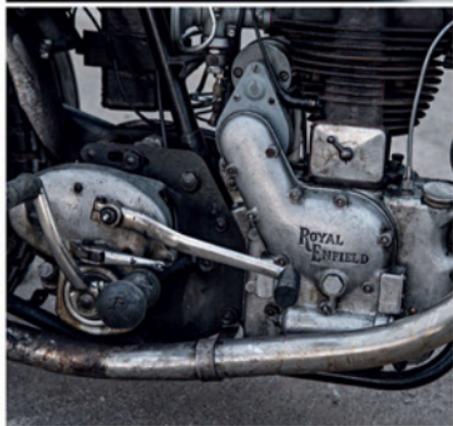
TimeMAX.de und Rostschutz.tv

Telefon: 0049-(0)40 - 460 9391 0

*Rostschutz-Produkte für
die Einzelkraft: 1 x 1. Platz beim
größten Rostschutzmittel-Test der
Welt (Zeitschrift „Oldtimer Markt“,
Ausgabe 9/2013)

IM
AUFTRAG
IHRER
MAJESTÄT





SAVE THE HISTORY: DIE 70 JAHRE
ALTE 350ER ENFIELD BEFINDET SICH
IN BESTEM PATINIERTEM ZUSTAND



DER ANRUF IRRITIERT
MICH, DER ANRUFER
JEDOCH NICHT!
BEREITS SEIT STUNDEN
GEHT DAS SO. RNM-
FOTOMANN FISCHER
HAT IM WORLD WIDE
WEB EIN HISTORISCHES
SCHNÄPPCHEN ENTDECKT
– EINE 1946ER ROYAL
ENFIELD CO 350. DIE MUSS
ER HABEN, KEINE FRAGE!

Wie gesagt, das Telefon steht seit Stunden nicht mehr still. Zuerst wird die Entdeckung gemeldet, anschließend ein vernünftiger Preis als Angebotsbasis abgefragt, danach mehrere Versuche, mir den Oldie schmackhaft zu machen und schlussendlich die Frage, ob ich das kleine Dorf bei Frankfurt kenne. „Welches Frankfurt – Main oder Oder?“ Als Antwort – man ist geographisch extrem gebildet – „am Main, natürlich“. Die Zeit vergeht, der Kollege befindet sich bereits mit Geld und einem Transporter auf dem Highway, der Deal ist so gut wie sicher eingefädelt.

Doch anscheinend hat Pfadfinder Fischer die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Das kleine Dorf außerhalb der Mainmetropole möchte sich auch nach stundenlangem Suchen nicht einstellen. Passanten werden befragt, man kennt den Ort! Doch leider fehlen sowohl die passende Straße, als auch die zugehörige Hausnummer des angeblichen Verkäufers. Der Kaufinteressent wird mürrisch, fast möchte man sagen: schlecht gelaunt. Mittlerweile ist es kurz nach 21 Uhr – Charly, Bravo, Alpha an Basis: „Ich finde die

Straße nicht, kannst Du nochmal im Internet nachschauen – bitte?!“ Nach kurzer Recherche stelle ich fest, dass in der Verkaufsannonce ein unscheinbares „B“ vor der Postleitzahl steht (dieses ist im Übrigen auch nur vierstellig!).

„Für was steht dieses B?“, schallt es in meinem Kopf. „Ich denke das steht für Belgien“ antworte ich vorsichtig. Schweigen am anderen Ende. Fleißig werden Ortsname und Landeskenntnis ins Navi eingetippt – „Stimmt, nur noch 412 Kilometer, ich melde mich morgen Früh.“

Was des Nächtens geschah, entzieht sich zum Glück meiner Kenntnis. Exakt um 6.15 meldet sich der Weltenbummler erneut. Er stehe vor einem Anwesen außerhalb der belgischen Hauptstadt, Ortsname, Adresse und Hausnummer stümpfen überein. Kurz vor 10 der erlösende Anruf: „Kiste gekauft, ich komme zurück.“ Meine Frage, ob die Tour wieder über Frankfurt führen würde, wird geflüssentlich überhört.

Heute stehen wir vor einer wunderschönen 1946er Royal Enfield – nicht militärisch, darauf legt der Eigner Wert – und geraten ins Schwärmen über ein Stück lebendiger Motorrad-Historie.

Die Enfield Cycle Company baut im englischen Redditch (Worcestershire) Fahrräder, Rasenmäher, Stationärmotoren und dient als Munitionsfabrik, bevor die die britische Krone im Jahr 1890 die Nutzung des Markennamens Royal Enfield gestattet. „Made like a gun“ – das Motto der königlichen Motorradbauer spiegelt sich im Logo der mittlerweile auch in Indien (seit 1949) produzierten Maschinen wieder. Mitte der 70er – mit dem Niedergang der namhaften englischen Motorradschmieden – kommt auch das Aus für die Produktionsstätte in Redditch. Wir halten fest: Fischers 350er CO ist keine Kriegsmaschine, sonst trüge sie das Kürzel WD/CO (War Division).

1946







Der Langhubmotor verfügt über ein Bohrungs-Hub-Verhältnis von 70x90 mm und ist selbstredend luftgekühlt. Der Clou der englischen Konstruktion sind jedoch zwei im Zylinderkopf hängende Ventile, die von einer untenliegenden Nocke via Stößelstangen gesteuert werden.

Wir nähern uns dem dezent ungebauten Oldie mit der nötigen Würde und einer Menge Respekt. Immerhin hat die Eiserner Lady mehr als sieben bewegte Jahrzehnte auf den Hüften. Vorweg gesagt - das Ding ist wirklich Schwermetal. Kein Halter, der nicht einem Hurricane klaglos standhalten würde. Motordeckel aus vollem Guss und auch der filigran wirkende Einzylinder wiegt mehr als jedes moderne Vierzylindertriebwerk - Heavy Metal ist Gottes Entschuldigung für Volksmusik!

Eine leichte Inkontinenz ist festzustellen. Eigentlich sabbern aus jeder Bohrung und aus jedem Gehäusedeckel ein paar Tropfen Öl. „Das gibt sich nach ein paar Kilometern“, klärt der Eigner auf. „Wenn die Kiste auf Betriebstemperatur ist, schließen Korkdichtungen und das sich ausdehnende Gussmaterial fast alle Lücken.“ Schön und gut, doch wie bitte startet man die Eiserner Lady? Es beginnt ein Odyssee, als wolle man das Rad neu erfinden. Jetzt ist unser Fotodesigner in seinem Element. Zuerst bedient er einen unscheinbaren Hebel am linken Lenkerende. Ah, verstehe, der Joke. Des Weiteren wird ein gänzlich ähnliches Bauteil am rechten Lenkerende bewegt. Noch eine Kaltstarteinrichtung? Dann flutet der Royalist den AMAL-Vergaser mittels Tupfer. OT-Suche per Dekompressionshebel - mittlerweile der dritte Hebel im Bunde - und dann mit beherztem Tritt auf den rechts angebrachten Kickstarter. Einfach, oder? Doch für was bitte ist Hebel Nummer Eins? „Vorzündung, sonst geht gar nichts!“, informiert man mich lapidar. Die Kiste läuft und rappelt wie ein Sack Nüsse. Jetzt

bin ich an der Reihe. Hebel hier, Hebel da, Tupfer dort und los geht's. Fehlanzeige! Der Startvorgang hat es wirklich in sich - ein Krieg ist damit nicht zu gewinnen. Nach diversen Versuchen, Flüchen und Erläuterungen des Fachmanns erwacht das 350er-OHC-Triebwerk auch unter laienhafter Betätigung endlich zum Leben. Ich lege den Gang ein, nichts passiert. Herr Fischer liegt vor Lachen fast in der Horizontalen, als ich zum zweiten Mal auf den links angebrachten Fußbremshebel steige. „Geschaltet voll rechts!“ Ah, verstehe. Ich betätige voll Zuversicht den rechten Hebel - nach Ausrücken der Kupplung stirbt der Motor ab. „Bitte, den ersten nach oben, die restlichen drei nach unten!“

Dieses Prozedere kostet mich den letzten Nerv, doch schlussendlich rollt die Kiste vom Hof. Fahrwerkstechnisch haben Starrrahmen, Trapezgabel und der zwar gefederte, jedoch breathbare Ledersattel nicht viel mit Komfort zu tun - das Feeling auf dem royalen Einzylinder ist dennoch mehr als königlich!

ES IST KEINE FRAGE
VON CHIC ODER
SCHICKI-MICKI - DIE
ENFIELD VERLANGT
VOM FAHRER MEHR ALS
NUR EIN TRENDIGES
AUFTRETEN. DER
PILOT IST MASCHINIST
UND STEUERMAN IN
PERSONALUNION

TECHNISCHE DATEN

MOTOR:

Einzyylinder-Viertakt, ohv, 22 PS,
(oben liegende, hängende Ventile, mit
Stößelstangen angetrieben)

GETRIEBE:

4-Gang (5,5, 7,5; 9,9 UND 16 :1),
Sekundär-Antrieb Kette

VERGASER:

Amal, 24 mm

STROMVERSORGUNG:

6-Volt-Lichtmaschine, Magnetzünder

REIFEN V/H:

DEKA 3.50-19

BREMSEN V/H:

6,5 Inch Trommelbremse

RAHMEN/AUFHÄNGUNG:

Starrrahmen mit Trapezgabel und
einstellbarer Reibscheibe



1946

PORTRAIT ERICH BAIER MEISTER- MACHER

WIR SCHREIBEN DAS JAHR 1968 – DER AUTOR DER GESCHICHTE WIRD ERST IN 24 MONATEN DAS LICHT DER WELT ERBLICKEN – WÄHREND SICH UNSER PROTAGONIST ALS ZÜNDAPP-WERKSAHNER BEREITS ERSTE SPOREN IN DER DEUTSCHEN MOTOCROSS- UND ENDUROMEISTERSCHAFT VERDIENGT. ERICH BAIER IST EIN MANN OHNE STARALLÜREN, EIN MACHER, KEIN SPRÜCHEKLOPFER UND PR-MAGNET. KOMISCH EIGENTLICH, DENN ES GIBT KAUM JEMANDEN, DER SICH MIT SO VIELEN INTERNATIONALEN TITELN IN VIELERLEI KLASSEN SCHMÜCKEN KANN, WIE DER GEBÜRTIGE SUDETENDEUTSCHE. OB MOTOCROSS, ENDURO, STRASSENRENNEN, KARTSPORT ODER FORMEL 1 – DER NAME BAIER MOTOR FÄLLT ERST DANN, WENN ES ANS EINGEMACHTE GEHT, AN DEN QUELL DER LEISTUNG, DEN ANTRIEB FÜR DIE UNZÄHLIGEN NATIONALEN UND INTERNATIONALEN TITEL – DEN MOTOR. TROTZ EIGENER – MAN DARF BEHAUPTEN ERFOLGREICHER – GEHVERSUCHE IM ZWEIRAD-MOTORSPORT (1967 JUGENDPOKAL-MEISTER IM MOTOCROSS, '68 DRITTER IN DER DM), IST BAIER DER KLASSISCHE MANN „BEHIND THE SCENES“.





HANDWERK HAT GOLDENEN BODEN UND AUFRICHTIGKEIT IST DIE WICHTIGSTE TUGEND IM GESCHÄFT. NACH DIESER MAXIME LEBT UND ARBEITET MOTOREN-PAPST ERICH BAIER – AUFRICHTIG, EHRlich UND MIT ENORMER LEIDENSCHAFT.

Der Werdegang des gelernten Werkzeugmachers liest sich wie die Oskar-Auflistung eines Steven Spielberg-Klassikers. Bereits 1962 landet der bescheiden-sympathische Mann in der Versuchs- und Sportabteilung von Zündapp. Während sich die Jugend allerorten mit Musik, Drogen und Revolution beschäftigt, hat der junge Baier nur ein erklärtes Ziel: Motorsport. So wechselt der zielstrebige junge Mann 1969 in den Motorenbau bei BMW und betreut fortan die Rallye-FII-Serie. Bereits 1 Jahr später wird der talentierte Mechaniker und Konstrukteur in die Motorsportabteilung des bayrischen Aushängeschild-Autobauers berufen und widmet sich fortan den Triebwerken der FII-Tourenwagen-Sportwagen.

Nach weiteren drei Jahren entschließt sich der umtriebige Jungmechaniker – mittlerweile mit allen Wassern des Motorsports und jeder Menge Erfahrung gewaschen – sich als selbstständiger Rennmotorenbauer unabhängig zu machen. Die Liste der eingefahrenen Siege mit seinen Triebwerken ist länger als eine handelsüblich Rolle Toilettenpapier, doch Baier ist und bleibt der bescheidene Typ von nebenan. „Ich verfolge meine Ziele mit Fleiß und Leistungsbereitschaft“ gibt der mittlerweile 73-Jährige zu Protokoll. Während andere erfolgrei-



ERICH'S WERKSTATT IST KAUM GRÖßER ALS EINE HANDELSÜBLICHE DUBLEX-GARAGE. DOCH AUF DEN ZWEITEN BLICK OFFENBAREN SICH SCHÄTZE, DIE IHRESGLEICHEN SUCHEM.



che Senioren bereits seit Jahren auf deutschen Ferieninseln ihre wohlverdiente Pension zelebrieren, erlebt Erich seinen wohlverdienten Ruhezustand in ... Na, wo wohl? In der eigenen Firma. Erst im Umfeld seiner bescheidenen kleinen Werkstatt in Bad Aibling fühlt sich der zigfache Meistermacher richtig wohl und zuhause. Aufhören? Fehlanzeige.

Der große Durchbruch kommt Anfang der 80er Jahre. Nena ist mit 99 Luftballons weltweit die Nummer Eins und Baier startet seine Karriere als Zulieferer für die BMW-Motorsportabteilung, während er heimlich, still und leise – gewissermaßen

von ausschweifenden Kneipentouren nur noch ein Ziel hatte – sein Bett – wurden im beschaulichen Aibling, in der kleinen Tuning-Werkstatt des Schraubers, Rennmotoren für die Eis-Speedway-WM zusammengebaut. So unterschiedlich können Menschen sein!

1988 kommt eine neue Herausforderung: Baier wird für das Formel-Projekt „Neotech“ angeheuert, welches jedoch bereits nach kurzer Zeit aus finanziellen Gründen eingestellt werden muss.

Tiefschlag? Nein, gewiss nicht. Nebenher baut der findige Bayer Baier für Kawasaki Deutschland die

BAIERS ANTRIEB? MOTOREN. BAIERS PHILOSOPHIE? SCHNELLE MOTOREN. BAIERS MAXIME? DIE BESTEN MOTOREN.



nach Feierabend – zum Guru der internationalen Eisspeedway-Szene (1982-1992) mutiert. Nicht ohne Grund, wie man den Analen entnehmen kann. Ganze 16 WM-Titel gehen auf Erichs Konto, die Liste der Danksagungen ist wiederum länger als eine Rolle ... Sie wissen schon was!

Going back in time. Der Autor, zu dieser Zeit frisch in die Umgebung nach Oberbayern gezogen, erinnert sich noch vage, dass mitten in der Nacht russische Transporter vor der kleinen Werkstatt vorfahren. Während der Schreiber auf dem Heimweg

Rennmotoren für die 600er Super-Sport-Klasse. 1999 lernt Erich einen Meister unserer Zeit kennen. Er beliefert das Formel-ADAC-Team um den damaligen 14jährigen Nico Rosberg mit BMW-Triebwerken.

Noch ein paar Kostproben aus Baiers Vita gefällig? Von 1999 bis 2002 widmet sich Erich mit voller Leidenschaft und jeder Menge Erfolg Kart-Motoren. Auf diesem Gebiet entwickelt er sich innerhalb kürzester Zeit zum Meistermacher, was unzählige Titel beweisen, bevor er sich im Milleniumjahr zum zweiten Mal von BMW als Formel-Zulieferer engagieren lässt.

Nach müßigem Erfolg und Startschwierigkeiten zielen sich die Münchner jedoch bereits 2003 aus diesem Business zurück und Baier präsentiert zur Abwechslung Suzuki-Motorrad-Motoren für die Side-Car-Szene – ein dritter Platz in der DM und der Vize-WM-Titel waren die Früchte seiner Arbeit.

Erich findet seine Bestimmung in einer speziellen Art von Kolbenbeschichtung: weniger Reibung, mehr Leistung, weicherer Motorlauf – alles made by Baier Motor. Unter anderem zählen Piloten wie



der dreimalige Weltmeister (125 und 250 Kubik) und heutige Moto GP-Pilot Dani Pedrosa zu seinen Kunden, wiederum folgt Titel auf Titel – national wie international.

Was also kann im Leben eines solchen Mannes noch schiefehen, der eigentlich bereits faul und zufrieden auf den Promenaden Mallorcas flanieren könnte und sich eher Sorgen um den nächsten Prosecco und edle Lachshüppchen, denn um den nächsten Tag machen sollte?

Baier schiebt die Brille ins schütter-graue Haar und sinniert: „Meine wichtigsten Stationen waren sicherlich meine Ausbildung zum Werkzeugmacher, mein Einsatz in der Zündapp Versuchs- und Sportabteilung, sowie die Jahre in der BMW-Rennabteilung. Du musst das was du tust, von Herzen wollen!“ Baiers Devise kurz und prägnant: Einholen – Überholen – Siegen!

**BAIER MOTOR RACING,
MÜNCHNER STRASSE 25,
83043 BAD AIBLING,
FON: 08061/9369178,
WWW.BAIER-MOTOR-RACING.DE**



PATENT-NO.
GB854211





Man schrieb das Jahr 1877, als der verwegene Britte Sir John Isaak Thornycroft – seines Zeichens Konstrukteur der ersten Torpedoboote – in London das Patent für Luftkissentechnik einreichte. Thornycrofts Idee war es, zwischen Schiffsrumpf und Wasser eine dünne Luftschicht einzubringen. Die Umsetzung scheiterte jedoch in Ermangelung leistungsstarker Antriebskonzepte und geriet daher schnell in Vergessenheit. Zumindest so lange, bis im Juni 1959 ebenfalls ein Engländer – Christopher Cockerell – seinen zwölf Meter langen und rund sieben Tonnen schweren Prototypen „SR.N1“ der verblüfften Weltöffentlichkeit präsentierte. Bereits einen Monat später überquerte das „Hovercraft“ zum ersten

Mal den Ärmelkanal von Dover nach Calais – in einer Rekordzeit von zwei Stunden und drei Minuten.

Für Cockerell das erlösende Finale einer langen Zeit des Wartens. Denn bereits 1955 reichte der überzeugte Patriot erste Pläne beim britischen Verteidigungsministerium ein, welche jedoch sofort „eingezogen“ wurden. Zu groß war die Befürchtung, dass andere Nationen dieses Konzept militärisch nutzen könnten.

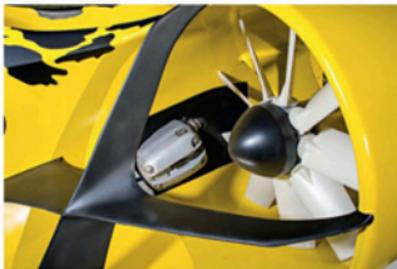
Heute wissen wir, dass die Luftkissentechnik rund 55 Jahre nach ihrer Patentanmeldung, eine eher untergeordnete Rolle im Transportwesen spielt. Die Betriebskosten (Treibstoff) waren zu hoch, so dass eines der

VÖLLIG LOSGELÖST. EIN MANN – EINE VISION

Das Leben des Heinz Schrötter und seiner Umgebung ist wahrlich kein Zuckerschlecken. Bereits seit Kindesalter träumt Heinz vom Fliegen – er ist besessen von dieser Idee. Dennoch ist der Mann überhaupt nicht abgehoben, ganz im Gegenteil. Schrötter ist bescheiden, macht aus einem Elefanten eher eine Mücke, statt andersherum. In den 70ern hätte man ihm sofort eine tragende Rolle in „Tollkühne Männer in ihren fliegenden Kästen“ angeboten. Ende der 80er wird Schrötters Vision zur Obsession. Nach diversen Luftkissen-Experimenten



steigt Heinz ins harte Geschäft der Luftfahrtpioniere ein, baut einen Alu-Helikopter. Unzählige Projekte folgen. Aktuell arbeitet das verkannte Genie an einem Senkrechttarotter mit Rotax-Zweitakt-Triebwerk. „Hover-Bike“ nennt sich die neueste Kreation schrötter'scher Rastlosigkeit. Ganz nebenbei schwingt der Mann den Pinsel wie van Gogh, skizziert wie der große Leonardo da Vinci und interessiert sich für alles und jeden. Schrötter ist: LEISE.LEGENDÄR. und völlig ANDERS.



Es grenzt fast
an ein Wunder, wie sich
das 1100er GS-Triebwerk
ins Gesamtkunstwerk
HS-X einfügt

bekanntesten Hover-Projekte – die Luftkissen-Fähre über den Ärmelkanal – im Jahr 2000 endgültig eingestellt wurde.

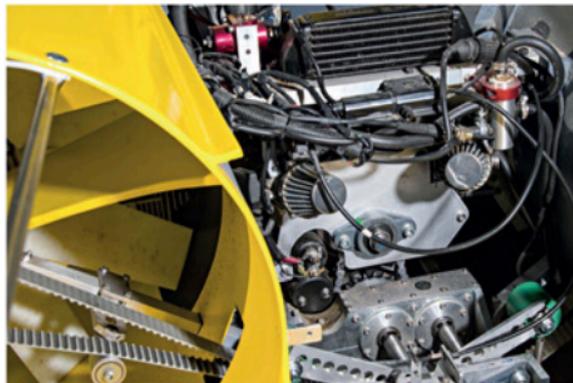
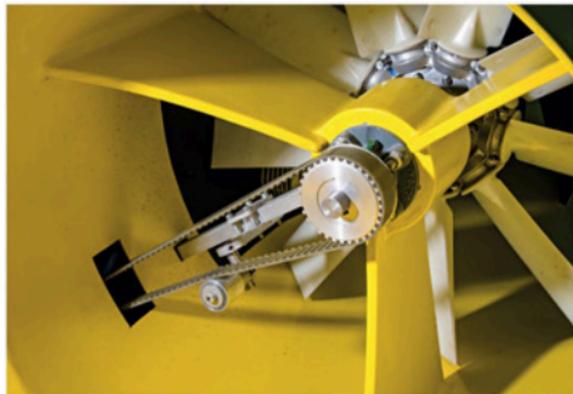
Heute stehen wir vor einem Projekt, das trotz der Tatsache, dass Luftkissenboote wohl der Vergangenheit angehören, unseren ganzen Respekt abverlangt – dem HS-X 1100. „HS“ steht für Heinz Schrötter – mit doppeltem t, bitte! – „X“ für Extreme, „1100“ bezeichnet sinnigerweise den Hubraum des Triebwerks.

Schrötter ist im wahren Leben Mechaniker – eigentlich. Die Leidenschaft für's Basteln und Erfinden hatte Klein-Heinz bereits in frühester Jugend. So wurde

Muttis Waschmaschine zweckentfremdet („eigentlich brauchte ich nur den Motor“), Vaters Auto ersten, nicht unerheblichen Fahrversuchen unterzogen und selbst der Hausstand von Freunden und Nachbarn blieb vor dem lüthen Jungen nicht verschont.

Was eine Plage für die Eltern ist, ist eine Bereicherung für Heinz' Umwelt. Es gibt nichts, was der Knabe nicht reparieren kann, keine Funktion die er nicht hinterfragt und kein physisches Geheimnis, dem er nicht – mit dem nur Kindern eigenen Verständnis – zu Leibe rückt.

Einzig der Traum vom Fliegen bleibt Schrötter-Junior zu dieser Zeit verwehrt. „Nur mal ein bisschen vom



Woch Worte?
Zweifelfrei ist
das HS-X 1100 einer
der schönsten
Hover-Gleiter, die es gibt



Boden abheben, mehr muss es nicht sein". So geht es viele Jahre, in denen Heinz wahlweise als Heilsbringer oder Beelzebub in den Hitlisten seiner Umgebung rangiert. Der heute 50-Jährige hat nichts von seinem Esprit verloren. Befragt man die Gattin, wird sogar eine Zunahme der Aktivitäten bestätigt.

Mit dem HS-X 1100 erfüllt sich Schrötter einen Lebens Traum und steigt zeitgleich in den Olymp der Luftkissen-Götter empor. Zwar gab es bereits in den vergangenen Jahren ein paar Hover-Projekte, das HS-X 1100 ist jedoch die Krönung des Schrötter'schen Schaffens – klassisch, funktionell und zudem extrem elegant. Genug geredet, decken wir das Geheimnis schonungs-

los auf und fragen ohne Umschweife: „Wo, Herr Schrötter, erwirbt man einen solchen Bausatz?“ Die Gesichtszüge des ehrgeizigen Düsentriebs drohen zu entgleisen. Hoppla, da haben wir wohl in ein Wespennest gestochen.

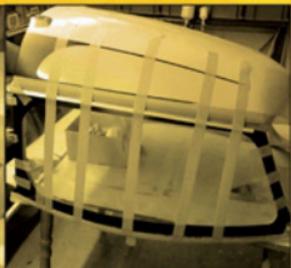
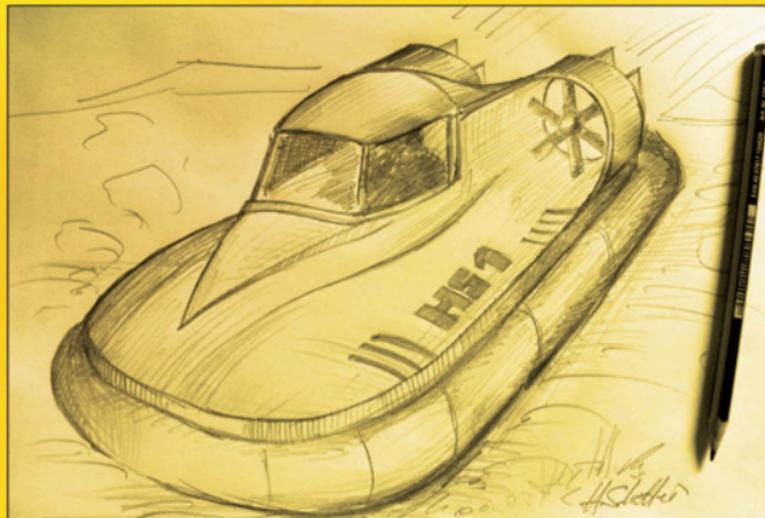
„Das ist zu 100 Prozent Eigenbau!“ Wie bitte? Herr S. möchte uns tatsächlich weismachen, dass das HS-X eine komplette Eigenkonstruktion sei, zückt sofort das Smartphone und belegt mit seitenlangen Galerieansichten seine Behauptung – wir sind platt!

Als Basis des großen Ganzen dient eine 16-Millimeter-Platte aus Leichtbauholz – sie bildet gewissermaßen das Rückgrat, die bodenständige Basis der Gesamtkon-

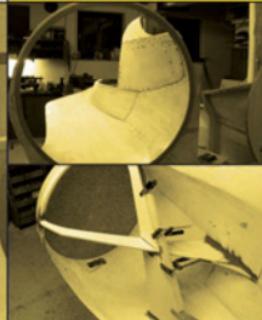
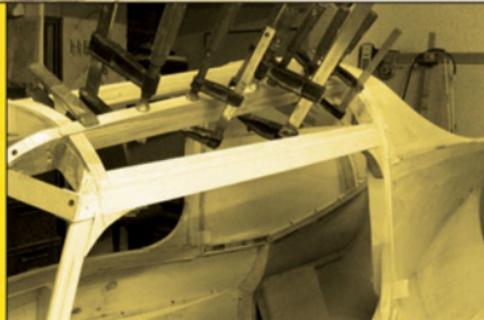
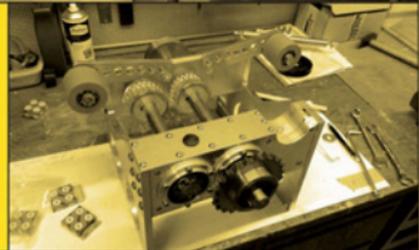
struktion. Alle anderen Chassis-Bauteile fertigt der Meister aus vier Millimeter starkem Pappelsperholz, teils in sechsfach verleimten Lagen. Doch wie kommen die formschönen Bögen und Schwünge zustande? Ganz einfach: Das Holz wird nass gebogen. Hört sich verdammt einfach an, ist jedoch eine Wissenschaft für sich. Die ganze Kiste ist also ausnahmslos aus Leichtbauholz gefertigt, mit Glasfasermatten verstärkt und mit kilowise Spachtel in Form gebracht.

Antriebsseitig greift Herr Schrötter zum bewährten, luftgekühlten Motor einer BMW R 1100 GS. Günstig, stark und unkompliziert. Naja, zumindest in den Augen des Erbauers. Ungeübte Laien, die sich dem Kabelbaum

eines Bayernboxers nur ansatzweise nähern, steht bereits der Schweiß im Gesicht, Herr S. nimmt's gelassen: „Ein paar Stunden und alles ist an das Hovercraft adaptiert.“ Einspritzung, Drosselklappensteuerung usw. sind für den umtriebigen Tüftler keine Hindernisse, eher eine Fingerübung. Doch wie treibt das Motorradgetriebe die Rotoren an? „Gar nicht!“, lautet die lapidare Antwort. Schrötter entwickelte eigens ein Gegenlaufgetriebe mit inkludierter Fliehkraftkupplung eines 650er Honda Silverwing-Scooters. So können beide Heckrotoren und der hinter der Fahrerkabine versteckte Mittelrotor (mittels Umlenkung) angetrieben werden. Noch im Bilde? Nur, damit wir hier konstruktiv alles verstehen: Die hinteren Rotoren sorgen für den



Vom Zeichenbrett zur Realität. Schrötters Luftkissenstrau wurde in knapp zwölf Monaten realisiert. Der Materialeinsatz für dieses Projekt ist eher gering, das Arbeitsstundenkonto jedoch völlig überlastet.





Auch ein
schöner Rücken ...
Die Heckansicht mit den
fetten Industriepropellern
und den Lenk Ugeln ist
de nitiv die Schokoladenseite
des HS-X



Vorschub des Hovercraft, der versenkte Mittel-Rotor füllt unablässig den Luftsack. Apropos Sack: zur Freude seiner Gattin lernt Schrötter den Umgang mit der Nähmaschine – so weit, so gut. Was dem stolzen Eheweib zunächst entgeht, ist die heimliche Absicht unseres Konstrukteurs. In mühevoller Arbeit näht Heinz den aus LKW-Plane bestehenden Auftriebssack auf Muttis Haushalts-Nähmaschine. „Bis sie’s gemerkt hat, war ich eh’ schon fast fertig“. Seit dieser Zeit konsultiert Frau Schrötter wieder die örtliche Schneidermeisterin.

Herr S. verliert sich in detailspezifischen Bauabschnitten – wir haben das Grundkonzept kopiert. „Fährt das Ding, oder dient es rein zu Showzwecken wie so man-

ches Bastel-Abenteuer?“ Moment, wie nennt man die Vorwärtsbewegung eines Hovercraft eigentlich – Fahren, Schwimmen oder Fliegen? Schnell einigt sich das anwesende Expertenteam aus zwei Ahnungslosen und dem Erbauer auf den irreführenden Begriff „Bewegen“. Zudem stellt sich heraus, dass wir dem historischen Moment der Jungfernfahrt beiwohnen dürfen – zu viel der Ehre, Herr Schrötter!

Zündung an, Startknopf aktiviert und der knapp 100 PS starke 1100er-Boxer erwacht mit höllischem Lärm zu himmlischem Leben. Während wir uns wundern, stehen Herrn Düsentrieb die Tränen in den Augen – ganze zwölf Monate Bauzeit gehen auch am abgebrühtesten Gemüt nicht spurlos vorüber!

Binnen weniger Augenblicke füllt sich der Luftsack und schafft das nötige Polster zwischen Erde und Bodenplatte. Ground-Control to Major Tom – Herr S. befindet sich bereits im siebten Hovercraft-Himmel und strahlt hinter den selbstgeformten Macrolon-Scheiben des Cockpits wie ein ABC-Schütze während der Einschulungszeremonie.

„Well done“ höre ich den geistigen Vater Sir John Isaak Thornycroft flüstern.

Jetzt läuft Heinz zur Höchstform auf: Vorsichtig wird der Handgashebel gen Armaturenbrett gedrückt. Schweißnasse, klamme Hände greifen das Steuerrad, das per Seilzug mit den Lenkflügeln hinter den Roto-

ren verbunden ist und ab geht die Post. Der begleitende VW-Bus zeigt am Ende der Geraden Topspeed 89 km/h am Tacho – Projekt gelungen, ein sensationeller Einstand. Schrötter fällt ein Stein vom Herzen!

Die zahlriemengetriebenen Rotoren – diese wurden im Übrigen großen Lastkraftwagen und Baumaschinen entliehen – entfachen einen wahren Wirbelsturm, als Schrötter unkontrolliert driftend eine Kurve einleitet. „Die Fläche der Lenkflügel ist deutlich zu gering, deshalb gehen die Lenkmanöver noch etwas schwer von der Hand“, lässt der Vater des gerade mal 250 Kilogramm schweren HS-X 1100 verlaufbaren – ansonsten alles paletti!

Look back
at the
★★
PAST
AN AMERICAN
DREAM COMES TRUE!

★★★



ERISTDIEEWIGENUMMERZWEIDERMEISTVERKAUFTEN
FAHRZEUGE DER WELT UND DENNOCH BESITZT ER
DEUTLICH MEHR KULTSTATUS UND SEXAPPEAL ALS DIE
NUMMER EINS! ETWAS ÜBER 35 MILLION MAL WURDE
DIE FORD-F-SERIE SEIT 1948 AN DEN MANN UND DIE
FRAU GEBRACHT – WELL DONE FORD MOTOR COMPANY!
ODER WOLLEN SIE AN DIESER STELLE ETWAS ÜBER
DEN SCHEINBAR NIE ENDEN WOLLENDEN SIEGESZUG
DES TOYOTA COROLLA LESEN? BITTE NICHT!

★★★



Die erste Generation der Ford-F-Familie erblickte bereits kurz nach Ende des zweiten Weltkrieges das Licht der automobilen Welt. Um genau zu sein, war es 1948, als der Siegeszug des Urvaters aller US-Pick-up begann.

Unser Exemplar zählt bereits zur zweiten Generation des Topsellers und verließ eines der 16 amerikanischen Ford-Werke im April 1954. Im Vergleich zum Vorgänger – der wurde je nach Gewichtsklassifizierung mit den Kennbuchstaben F1 bis F8 benannt – geht der US-Klassiker erstmals mit den Kürzeln F 100 bis F 360 (aufsteigende Zahlenfolge, bedeutet eine höhere Zuladung) in die Annalen der Automobilgeschichte ein. Mit Baubeginn der zweiten Generation, kommen außer tiefgreifenden optischen Änderungen auch andere Triebwerke zum Einsatz. Generell werden, wie auch beim Vorgänger, Reihensechszylinder und V8-Small-blocks im-plantiert. Während sich die Hubräume bei der ersten Generation zwischen 3,5 und 5,5 Liter bewegen, ist beim nächsten Step bei 4500 Kubikzentimeter das Ende der Faltenstange erreicht. Dies liegt jedoch ausschließlich daran, dass die Ford Motor Company zu Beginn der 50er Jahre für die schweren Jungs

vom Schläge eines F5 bis F8 keine Nachfolger baut und deshalb für die restliche Produktpalette gänzlich auf monströse Triebwerke verzichtet. Doch der eklektischste Unterschied im Vergleich zum Ur-Modell ist die neue, deutlich markantere Front des F 100, der einen wesentlich breiteren Kühlergrill und in eben diesem integrierte Scheinwerfer bekommt. Unser Exemplar gehört einem – wie könnte es anders sein – absoluten USA-Fan: Volker Seidel mach im wahren Leben in

Holz, baut und handelt mit Paletten und allerlei anderen „nachwachsenden“ Transportgestellen. Ich treffe den Wahltxaner irgendwann vor ein paar Jahren vor einer Eisdielen. Harley-Davidson-T-Shirt, Boots und ein unverkennbar gutaussehender Ford F 100 nebst Gattin sind die sofortigen Pluspunkte im Sympathie-Ranking.

Der stolze Besitzer ist nicht der Erbauer dieses Prachtstückes us-amerikanischer Automobilhistorie – hegt, pflegt und verehrt den 54er-Oldie jedoch wie ein eigenes Kind. Seidel weiß zumindest über den Werdegang des Pick-up bestens Bescheid. „Ein Lehrer aus der Nähe von Stuttgart hat ihn aus den Staaten geholt und sich der Restauration angenommen. Scheinbar hat der gute Mann Jahre seines Lebens in der heimischen Garage verbracht, denn die Bilder



(leider nicht mehr existent) des Ex-US-Amerikaners vor der Restauration nahmen mir den sprichwörtlichen Atem. Ein elendes Häuflein Schrott, viel mehr war vom Kult-Laster nicht mehr übrig.“ Lange Rede, kurzer Sinn: dem Schulmeister ging die Kohle

aus. schwäbisches Reiheneckhausambiente versus Traum-Pick-up. Seidel musste zuschlagen. Über den Kaufpreis wollen wir an dieser Stelle nicht reden, den Umbau der Gästetoilette konnte der handwerkliche geschickte Pädagoge wohl gerade so finanzieren.

Volker Seidl ist kein ausgemachter Schrauber, aber Liebhaber alten Eisens durch und durch. Er verbringt seine knappe Freizeit lieber auf US-Car-Treffen als unter der Kiste. „Für was auch, alles an meinem Ford funktioniert absolut zufriedenstellend.“ Achtübersetzungen, Hubraum und Stufung des Automatikgetriebes mit Overdrive interessieren den Palettenkonstrukteur nur sekundär. „Solange alles läuft, der V8 seinen sonoren Sound durch die Chromrohre schickt und die Sonne vom Himmel scheint – alles paletti!“ Seidel ist ein Genussmensch. Der Hang zu US-Devotionalien ist allgegenwärtig. Ob Pflüschwürfel im Cockpit oder der Lady-Luck-Sticker an der Heckscheibe,



**STETS MIT AN
BORD: LADY
LUCK – DIE
GLÜCKSFEE**

Billardkugel-Schaltknopf oder polierte Sidesteps – dieser Laster ist der der Prototyp US-amerikanischer Lebenskultur.

Wie gesagt – Seidel ist's eh egal. Das Ding ist cool, oldschool und fertig. Dass ein – „irgend-ein“ – Fremdaggregat unter der geschätz-

3,5 Quadratmeter großen Blechhaube haust, ist dem Eigner völlig schnurz. So lange der Ami-V8 seinen unverkennbaren Sound ungefiltert in die Natur entlässt, ist für Völker die Welt in Ordnung. Der Eigner sieht den US-Klassiker eher als Deko-Element in seinem bunten Leben – arbeitstechnisch genießt das Transportgerät seinen wohlverdienten Ruhestand. Während sich andere Old-diesbesitzer um den stetigen Wertzuwachs ihres Gerätes Gedanken machen, rollt Paletten-Volker lustig durch die Lande und genießt jede Meile im Truck.

Ganz abgesehen davon, dass von der zweiten Generation zwischen 1952 und 1957 rund eine halbe Million Fahrzeuge vom Band liefen, und Volkers Shortbed-Version deshalb nie in einem Londoner

Nobel-Auktionshaus für Furore sorgen wird, ist es dem Manne auch völlig egal. „Die Gewinnmaximierung findet in meinem Kopf statt – jede zurückgelegte Meile bindet mich noch mehr an meinen Traumwagen!“



ER IST UND BLEIBT DER URVATER ALLER US-PICK-UP-TRUCKS. IN DER FAST 70JÄHRIGEN HISTORIE DER F-SERIE KONNTE FORD RUND 35 MILLIONEN EINHEITEN VERKAUFEN. DAS ERFOLGSREZEPT? SCHIER UNENDLICHE KAROSSERIE- UND AUFBAUVARIANTEN, UNZÄHLIGE MOTOR-KONZEPTE UND DER FAST KONKURRENZLOS GÜNSTIGE PREIS FÜR DIE UNTEREN EINSTIEGSVARIANTEN.



ТЯДУП

KALTER KRIEG, CHECKPOINT CHARLIE, EISERNER VORHANG, GORBATSCHOW UND DIE PERESTROIKA STEHEN FÜR EINE BEDEUTENDE GESCHICHTLICHE ÄRA. BEREITS JAHRE ZUVOR SINGT PANIK-ROCKER UDO LINDENBERG VOM „MÄDCHEN AUS OSTBERLIN“. IN DEN KÖPFEN DER JUNGEND IST DIE ZEIT DES KALTEN KRIEGES NUR NOCH EINE BELÄCHELTE HISTORIE. WAS GORBI MIT INDIANERN ZU TUN HAT UND WARUM AUSGERECHNET EIN URAL6X6 SEINEN WEG IN DEN WESTEN FAND ...

ФАИГΣЯ

Die Grenze der Deutsche Demokratische Republik fällt am 9. November 1989. Das sozialistische Regime lässt die Bewohner des Arbeiter- und Bauernstaates legal in den Westen ausreisen – Berlin wird zum Schmelztiegel Europas. 1991: Die Grenzen der Sowjetunion brechen zusammen, Michail Gorbatschow wird zur Leitfigur einer weltweiten Friedensbewegung. Ein ganzer Kontinent öffnet und orientiert sich gen Westen. Die Perestroika ist unaufhaltsam. Während Panik-Udos Vision eines geeinigten Europas in greifbare Nähe rückt, verlassen hunderttausende Sowjet-Soldaten die ehemaligen Besatzungsgebiete. Was bleibt, sind aufgelassene Air-Bases, Truppenübungsplätze, Kasernen und viele Million Tonnen Schwermetall in Form von Material, Maschinen und vor allem Fahrzeugen.

Unser Protagonist ist zu dieser Zeit ein freigeistiger Rebell, gewährt Halbblut-Indianern und Andersdenkenden Unterschlupf auf seinem abgelegenen Grundstück mitten im Wald. Der Einfachheit halber nennen wir ihn Leo L. Herr L. ist Waldbesitzer, hat eine große Hofstätte mitten im Nichts. Wer sie sucht, wird sie niemals finden, wer zufällig des Weges kommt, wird freundlich, jedoch zurückhaltend empfangen. Wir finden diesen Lost-Place nur durch Zufall auf der Suche nach neuen Foto-Spots. Der Ausdruck „des Weges kommen“ bekommt in dieser Einöde eine völlig neue Bedeutung. Genau genommen gibt es zwei Wege auf Herrn L.'s Territorium. Der eine ist eine schmale Brücke, auf der

unser L200 Pick-up partout keinen Platz finden möchte, der andere – wesentlich schönere – ist eine knietiefe Furt, die uns auf das weitläufige Anwesen Herrn L.'s führen möchte. Gesagt, getan – kein Verbotsschild, keine Warnhinweise – alles in Ordnung!

Die ersten Ansätze von Zivilisation erkennen wir in Form mehrerer Tipis – Indianerzelten. Was zum Teufel geht hier vor? Plötzlich steht „Sitting Bull“ vor unsere Stoßstange, den Bogen erhoben, bereit zum Kampf gegen den mächtigen Japan-Buffel. Ein Trugbild, Halluzinationen oder finale Form bewusstseinsweiternder Substanzen? Weder noch! Der alte Indianer-Häuptling ist bayrischer als das Alpenglühn und begrüßt uns in bestem Münchner Dialekt – „Servus Buam“. Falscher Ort, falsche Zeit und was hat das Ganze mit der zerfallenen Sowjetunion zu tun? Fast nichts!

Ein Mann in grüner Arbeitsuniform gesellt sich zu uns – Leo L. Er scheint der Landlord, der Besitzer, des ganzen Anwesens zu sein und stellt Häuptling „Schütternes Haar“ als Walter P. – Frühpensonär, Feinwerkmechaniker und Stammesoberhaupt vor. Danke! Wo zum Teufel sind wir hier hineingeraten? Diese Frage ist nicht wirklich einfach zu beantworten. Herr L. betreibt seit Jahren eine Art Hippie-Kommune. Nein, keine kiffende und bewusstseinsverwertete Wohngemeinschaft – ein Platz für Menschen, die zeitweise dem Alltag den Rücken kehren möchten. Fotodesigner Fischer und meine Wenigkeit fühlen uns urplötzlich wohl. Ach ja, der Flecken vergessene Erde nennt sich im Übrigen „Goldenes Tal“ – was will man mehr?

Warum ich Euch das erzähle? Weil es zur Geschichte gehört! Während der Häuptling mit Herrn Fischer die Vorzüge moderner Teleobjektive und deren Einstellung erörtert, vertiefe ich mit Herrn L. in tiefstürfende Gespräche über allradgetriebene Fahrzeuge. L. hat im wahrsten Sinne des Wortes viel Holz vor der Hütte und sinniert weiterhin über die Vorteile des permanenten Radantriebes. Plötzlich entdecke ich unter einer jahrhundertalten Trauerweide den Ursprung der L.'schen Überzeugung „Mein Holzrückenwagen“, gibt der Großgrundbesitzer kleinlaut zu Protokoll.





375D -
VIER MAGISCHE
RUNEN IM SOWJETISCHEN
LKW-BAUKASTEN



Kennt Ihr die Situation, wenn einem eindeutig die Luft wegleibt und man vor Staunen den nächsten Atemzug vergisst – willkommen im Goldenen Tal.

Ein Glatzstück sowjetischer Ingenieurskunst steht mitten im Nichts. Sechs mannshohe Räder, ein dicker V8-Dieselmotor, eine Bauweise, als hätte Thor in Valhalla den göttlichen Schmiedehammer geschwungen. Rund 10 Tonnen purer Stahl sowjetischer Herstellung blicken böse in die letzten Sonnenstrahlen, die sich ins vergessene Tal senken. Was ist denn das? „Ein Ural 375D 6x6 mit Winde – das Arbeitsgerät für unwegsames Gelände schlechthin“ bemerkt Herr L., bescheiden.

Kollege Fischer verkostet mit Frühpensionär „Sitting Bull“ bereits die zweite Flasche Feuerwasser, während ich ungläubig vor dem moosbesetzten Giganten stehe.

„Der ist mir beim Rückzug der Russen für kleines Geld zugelaufen und seitdem wird er ein- bis zweimal im Jahr für extreme Forsteinsätze genutzt“, lässt Herr L. verlaufen, während er nervös in seinen Plastiktrettern hin- und her rutscht. „Seld ihr vom Finanzamt?“ Nein! Darauf ein Feuerwasser, Herr L.!

Der Ural 6x6 war DAS Arbeitsgerät der Sowjet-Streitkräfte und vieler Ostblock-Armeen: Ob als Lastentier, Tankwagen, Flugzeugschlepper oder mobile Raketenabschussrampe, der dicke V8-Vielstoffmotor war die nahezu unzerstörbare Größe der Russen.

Wie Herr L. wirklich mit dem dicken Brocken in Kontakt kam, blieb unausgesprochen. Ein Kontakt hier, eine bisschen Vitamin-B da – Fakt ist, dass das Sowjet-Relikt seit Jahren sein Gnadentrot im Goldenen Tal fristet. „Der steht gut und geht immer!“

Herr L. vermittelt eher den Eindruck eines Philosophen, denn den eines Waldbauern. Er redet über demographische Entwicklung, scheint atomare Energie nicht wirklich wohlwollend gegenüberzustehen und bemängelt die fehlende Menschlichkeit auf unserem Planeten. Während „Sitting Bull“ mit Herrn Fischer die dritte Friedenspfeife raucht, fange ich an, die Ansichten des Herrn L. zu verstehen.

„Eigentlich brauche ich den nicht, aber wer will damit etwas anfangen?“ Ich werde hellhörig und wittere ein Schnäppchen. Zögerlich erkundigte ich mich nach



FUNKTIONELL,
STERIL UND
ÜBERSICHTLICH
WIE EIN IKEA-
SCHRANK





Der Clou an der ganzen Geschichte besteht jedoch im sprichwörtlich unaufhaltsamen Vorwärtstrieb des 375. Drei permanent angetriebene, sperrbare Achsen, Ackerschleppereifen, sogenanntes Militär-Profil, in der mannshohen Dimension 14.00 x 20 und die Reifendruckregelanlage versprechen zumindest für mitteleuropäische Waldeigner das höchste Maß an Spaß, Sicherheit und Vorwärtsdrang. „Was in den Weiten der Tundra und Taiga funktioniert, ist in unsere Breiten mehr als ausreichend“ gibt der Eigner mit einem verschmitzten Lächeln zu Protokoll.

Fünf Gänge plus ein sperrbares Verteilergetriebe stehen der Cockpitbesatzung (drei Mann, da Beifahrer-Doppelsitzbank) zur Verfügung – rechnerisch ergeben sich also zehn Fahrstufen plus zwei Rückwärtsgänge.

Ein weiteres Ausstattungsdetail, das das ursprüngliche Konzept des Russen-Trucks verrät, ist eine mächtige Motorheizung mit sage und schreibe 17 Kilowatt Nennleistung. In unseren Breiten nicht wirklich vonnöten, schafft sie in sibirischen Wintern gerade mal die Aufrechterhaltung und Vorwärmung des mächtigen Motor-Systems. Bei minus 50 Grad sicherlich ein Feature, das über Vorwärtskommen, Leben und Tod entscheiden kann.

Apropos Leben und Tod, was treibt eigentlich Pfadfinder Fischer, während wir uns in technische Details vertiefen? Weder Häuptling noch Foto-Apache sind zu sehen. Aus einem der Tipis dringt tiefer Bassound und der Klang harter, elektrifizierter Gitarren – was geht hier ab? Die beiden Blutsbrüder haben sich mit der untergehenden Sonne in „Sitting Bulls“ Tipi verzogen. Zwischen Born to be Wild, Highway to Hell und der letzten Flasche Feuerwasser genießen die Herrn den ausklingenden Indian Summer.

Herr L. hingegen lässt den gigantischen V8-Ural gerade warnlaufen, um mir in der vergleichenden Abendrunde seine Ländereien zu zeigen. „Sind 20.000 wirklich das letzte Angebot?“ Der Traum-Fänger antwortet mit einem verschmitzten Lächeln: „Wenn Du ihn wirklich haben willst, ja!“

einem realen Verkaufspreis „20.000 Euro“. Meine Vision zerplatzt wie die sprichwörtliche Seifenblase. Zu gerne hätte ich mich im 6x6 vor der Dorfmetzgerei zum Großeinkauf gesehen. Wenden diese Dinge nicht bereits für rund die Hälfte auf einschlägigen Internetportalen offeriert? Herr L. bleibt locker, jedoch bestimmt: „Da waren schon viele da ...“

Der 6x6 ist Herr L's Traum-Fänger in beiderlei Hinsicht – finanziell und arbeitstechnisch. Seit Mitte der 60er (bis in die frühen 90er Jahre) wurde der 375 im Uralski Awtomobilny Werk in Sawod gefertigt. Mal mit Stoffdach, mal mit Ganzstahlkabine, die meisten jedoch mit dem 180 PS starken 7-Liter-V8-Benziner, anstatt des moderneren V8-Diesels von Motorzulieferer KAMAZ.

Herrn L's ganzer Stolz gilt jedoch dem aufpreispflichtigen Sonderzubehör – der schweren Seilwinde am Heck, die die Holzarbeit deutlich vereinfacht. 65 Meter Seillänge, bei einem Seildurchmesser von 17,5 mm (!) und einer maximalen Kraft von 70 kN, was einer freien Last von knapp sieben Tonnen entspricht. Angetrieben wird das mechanische Monster durch einen Nebenabtrieb am Getriebe und einer damit verbundenen Kardanwelle. Maximal 40 Prozent der Motorleistung – also 72 PS – stellt der Nebenabtrieb als Antriebskraft für die Winde zur Verfügung. Herr L. berichtet von Mammut-Bäumen, die er ohne Probleme aus den dunklen Wäldern geborgen hätte.

IM PRES SUM

VERLAGSANSCHRIFT

Rusty Nail Motors GmbH
Infanteriestraße 11a Haus B2
D-80797 München
Fon: +49 (0)89 250078040
Mail: helo@rustynailmotors.com

HERAUSGEBER

Rusty Nail Motors GmbH, Jakob Kuby & Jörg Kübler

CHEFREDAKTION

Jörg Kübler (V.i.S.d.P.)
Fon: +49 (0)89 250078042
Mail: joerg.kuebler@rustynailmotors.com

ANZEIGEN

Max von Wieber, Fon +49(0)89 2500780 44
Email: max.vonwieber@rustynailmotors.com
Gültige Anzeigenpreisliste Nr.1 / 2017

REDAKTIONELLE MITARBEIT

Mick Hams (AUS), Alfred Keiler, Lars Pearson (GB),
Jozef Przystańska (A), Felix Schlichte

FOTOGRAFIE

Uwe Fischer

GRAFIK, LAYOUT & ILLUSTRATION

Sunny Mayer

DRUCK

Kriechbaumer Druck GmbH & Co. KG

DIREKTVERTRIEB

Rusty Nail Motors GmbH, 80797 München

VERTRIEB GROSSO & BAHNHOFBUCHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,
85716 München-Unterschleißheim

ERSCHEINUNGSWEISE

4 x jährlich

DAS KLEINGEDRUCKTE

Alle Rechte vorbehalten © by Rusty Nail Motors GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos, Zeichnung,
Bild- und Tonträger wird keine Gewähr übernommen.

EINZELPREIS

10 Euro (inkl. MwSt.)

www.rustynailmotors.com



NEVER
SAY
COFFEE
AGAIN!

CAFE RACER SIND HEUTE
MINDESTEN SO SEXY UND
ANGESAGT WIE RÖHREN-
JEANS, POPPERSCHEITEL
UND SYNTHI-MUSIK IN
DEN 80ERN. DOCH DIE
HISTORIE LEHRT UNS:
ALLES WAS COOL UND
HIP IST, WIRD VON DEN
TRIEBFEDERN DER SZENE
SCHNELL ALS MAINSTREAM
ABGETAN, VERPÖNT UND
KONZEPTORISCH ÜBER DEN
JORDAN GESCHICKT.



Sie stehen mittlerweile an allen Ecken und Enden der City. Dekorativ umgebaute, vom Mainstream geprägte Cafe Racer unterschiedlichster Couleur. Ob Low-Budget oder gleich die ganz große Nummer – von mehr oder minder renommierten Herstellern oder selbsternannten Custom-Gurus. Wer's in ein Magazin schafft, hat zumeist automatisch die Lizenz zum Gelddrucken, ohne, dass die meist unbedarften zukünftigen Eigner auch nur den blassesten Schimmer irgendeiner Ahnung besitzen.

Gehen wir mal zurück in die Anfänge der frühen 60er. Die jungen Wilden – Mods und Rockabilies – waren die kreativen Köpfe der Bewegung. Serienmäßige Motorräder wur-

den bis zur Unkenntlichkeit umgebaut. Das Ziel? Leichter, schneller, lauter. Dass sich diese Szene durch Andersartigkeit darstellt, stand von Anfang an nicht unbedingt im Fahrtenbuch der Hobby-Tuner. Anders als heute rekrutierte sich ein Großteil dieser Subkultur aus der Arbeitergesellschaft. Das Individuelle stand im Vordergrund – „built not bought“, statt „money for nothing“! Man wollte schnell sein, Ampelsprints gewinnen und dem herkömmlichen Motorcycle-Establishment den stolz gereckten Mittelfinger zeigen.

Dreh- und Angelpunkt – man könnte es auch als Wiege der Szene bezeichnen – war das legendäre Ace Cafe in London. Hier wurden die ersten, die echten und legendären Fights aus-

VOM CAFE
ZUM NÄCHSTEN
KREISVERKEHR
UND ZURÜCK.
ZEITVORGABE?
SCHNELLER ALS
DIE JUKEBOX EINE
SINGLE ABSPIELEN
KANN!

getragen – von der Kneipe zum nächsten Kreisverkehr und zurück. Zeitvorgabe? Schneller als die Jukebox eine Single abspielen kann!

Cool war, was gefiel, laut musste es sein, anders als die Massenware. Heute stolpert der Unbedarfte über jede Menge Begriffe, die uns Zweiradtreiber eigentlich in unserer Freiheit beschränken: Bobber, Chopper, Custom-Bikes und Cafe Racer – was zum Teufel ist das? Die Szene definiert sich neu, muss Plattitüden gebrauchen, um sich in kleinen Gruppen abzugrenzen, anders zu sein, den eigenen Status zum Kult zu erheben – what for?

Ein klarer Auftrag für die RNM-Truppe, sich dem Thema Cafe Racer von einer gänzlich





OILSCHOOL-STYLE DANK LIEGENDER CS-ZYLINDER.

anderen Seite zu nähern. „Never say Coffee again ...“ ist die Suche nach den wahren Werten der Subkultur. Der Frage, was funktioniert und für wen was gemacht ist. Unzählige Events dienen mittlerweile der Beweihräucherung eben dieser selbsternannten Kultur. Echte Schrauber sind die Ausnahme, wohlklingende Namen sind schneller erfunden, als der tropfende Bing Vergaser der alten Gummikuh mitten im Nichts revidiert. Lifestyle statt Lebenskultur, Außenwirkung statt Eigenständigkeit.

Damit wir uns an dieser Stelle richtig verstehen: Fast das ganze RNM-Team ist im

Besitz solcher Cafe Racer unterschiedlichster Marken und Epochen – selbst gebaut, versteht sich, kilometerbewährt und mit vielen kleinen Makeln versehen, die entweder durch den täglichen Gebrauch oder ein schmales Finanzbudget begründet sind. Auch wir fahren ins Cafe – keine Frage – doch ebenso werden am Wochenende 1.500 Kilometer abgespult. Eigentlich möchte man nicht zwingend eine Szene oder Gruppe angehören, zweifelsohne will man lässig sein, doch ohne jegliche Form von Restriktionen oder Zugehörigkeit. Karo hemd oder 70er Jahre Rennkombi, 100 Kubik oder 1800er Wuchtrumme – völlig egal, der

Spaß an der Sache steht im Vordergrund, das gemeinsame Abhängen mit Freunden und Erinnerungen an die bereits zu lange vergangene Jugendzeit.

Wir haben uns aus genannten Gründen für eine andere Art der Motorrad-Inszenierung entschieden – die Geburtsstunde der Multi-Purpose-Szene, ein Bike für alles: cooler Look, uneingeschränkter Einsatzzweck.

Anhand einer 1982er BMW R 100 CS wollten wir dem langweiligen Kaffeekränzchen ein rüdes Ende bereiten und zeigen, was wirklich in einem Cafe-Bike stecken kann.

Ein Blick auf die Technik gefällig? Triebwerk:

Serie. Fahrwerk: Serie. Der Toaster-Tank stammt von den US-Modellen und wird – leider – mittlerweile mit Gold aufgewogen, alle anderen Zusätze stammen aus dem gängigen Zubehör (Moto-Gadget Tiny Speedo-Tacho, MG-Blinker, Louis Enduro-Lenker), das Rahmenbeck wurde selbst geschweißt und die Sitzbank von einem befreundeten Sattler überzogen. Sicherlich kein knallhartes Design-Bike, einfach nur anders – und darauf kommt es doch im Wesentlichen an.

Mit dem australischen Dirt-Track-Champion Mick Hans haben wir die optimale Starbesetzung, um die Kuh fliegen zu lassen.



„I REMEMBER
THE FIRST TIME
I WENT OUT FOR
A RIDE WITH
GRANDPA'S
NORTON ...“

Mr. Crocodile hat erste Fahrversuche bereits vor knapp 50 Jahren auf BSA, Norton & Co. unternommen. Er kennt die Schwierigkeiten, die sich hinter altem Eisen verbergen, besser, als jeder Mochtergen-Szene-Rookie und rückt der ganzen Cafe-Session mit ungeheurer Präzision zu Leibe. „Genügend Sprit, Reifendruck?“ Alles in Ordnung Mr. Dundee – let's start the engine. Schüttelnd erwacht die in die Jahre gekommene Boxer-Dame zum Leben. Nach einer halben Minute hat sich der Gleichlauf der Zylinder aktiviert, die Kuh hängt am Gas und eben diese möchte Mr. Hams fliegen lassen. „In Australien fahren wir fast nur im Gelände – Gravelroads nennt sich das. Egal ob mit einer 1000er-Giggster

oder einem Dirtbike, das Ziel ist der Weg von A nach B.“ Wir lauschen den sinnigen Worten und sehen uns bereits mit einer Gold Wing auf einer Down-Under-Expedition – nein danke!

Tatort: Motocross-Strecke. Schnelle 450er drehen konsequent ihre Runden. Viertaktssound mischt sich mit dem hellen Gekreische extrem leichter 125er. Mittendrin ein sattes Brummen aus der Hatech-VA-Anlage. Meister Hams setzt zur Table-Erstbefahrung an. Die Führung am Vorderrad lässt trotz der etwas gröber profilierten Heidenau K60-Pneus stellenweise zu wünschen übrig. Knapp vier Zentner – ohne Fahrer – schieben sich bedingungslos in die mächtige Erhebung. An der Abstrangkante läuft die ganze Fuhrer nicht wirklich mittig in Richtung Landezone. Hams korrigiert lässig in der Luft (Pläne für's nächste Supercross in der Zweizylinderklasse liegen bereits in der Schublade), kämpft mit dem Rippensteck der älteren Lady und verschwindet mehr oder weniger galant aus dem Umfeld des Fotoobjekts. Wow, ein durchaus beeindruckender Einstand! Im Zuge des Shootings erhöht sich die Sprungweite von anfänglichen 92 Zentimetern auf satte 10,47 Meter. Dem Mann aus Brisbane steht ein unnatürliches Grinsen im Gesicht „I remember the first time I went out for a ride with Grandpa's Norton ...“ Alles klar, der Herr versteht seinen Job und hat trotz kultureller Unterschiede die Bayern-Kuh bestens im Griff.

Was jetzt folgt, lässt sogar gestandenen Crosspiloten das Blut in den Adern gefrieren: (solange wir davon ausgehen, dass besagtes Bike rund 110 Kilo mehr auf die Waage bringt als ein herkömmliches Dirtbike – von Federungskomponenten und Ansprechverhalten mag man an dieser Stelle nicht reden!) Hams schiebt die Fuhrer quer in die Abstranzzone, fahrwerkstechnisch geht der Boxer mächtig in die Knie, für Offroad-Einsätze ist das CS-Fahrwerk nicht wirklich die erste Wahl! Meister Hams nimmt's gelassen. Springt

stoisch Runde für den nimmer-satten Fotografen. Dass dieser bereits die Kamera aus der Hand gelegt hat und genießt, entgeht unserem Stuntman komplett.

Irgendwie erinnert mich die gesamte Szenerie an eine klassische Six-Days-Veranstaltung (Enduro-Mannschafts-Weltmeisterschaft) der frühen 70er und 80er. Mit dem Table-Top hat unser Offroad-Recke bereits seinen Frieden geschlossen, jetzt geht's an die Bewältigung ausgefahrener Anlieger inklusive deftiger Spurrillen. Der K60 versagt komplett. Grip – Fehlanzeige. Die Fuhrer schiebt unkontrolliert über beide Räder, während sich die Felgen in BMW-Snow-Flake-Design herrlich in der Abendsonne spiegeln. Doch das größte Problem des kleinen Mannes sind die mächtigen Zylinder der 1000er. Mehrfach fällt das F-Wort, Mister Hams kann die Existenz der legendären Zylinder nicht leugnen und kommt mit der Gesamtbaubreite des Triebwerks nicht wirklich zurecht. „Where to put my feet?“ schallt es ärgerlich unterm Helm hervor. Der Crosser verzweifelt, die Zuschauer jöhlen vor Vergnügen.

Das Finale-Furioso findet auf dem Waschbrett des Cross-Tracks statt. Mick Dundee lässt die Kuh fliegen. Kickt von Welle zu Welle. Knapp 75 PS schiebt die CS an den Kardanantrieb, Kraft genug, um die 1000er deftig über die Bodenwellen krachen zu lassen. Während unser englischer Flagg-Man Lars Pearson verzweifelt die Ziellage schwingt, um dem Wahnsinn ein Ende zu bereiten, läuft das australische Enfant terrible zur Höchstform auf. Runde um Runde knallt er das betagte Eisen übers Waschbrett – Never say Coffee again!

Am Rande: Weder Ross noch Reiter mussten mit Blessuren ins nächste Hospital geliefert werden, lediglich der Produktions-VW-Bus erlitt ein paar Schrammen beim unkontrollierten Einladen der übergewichtigen Wuchtrumme. Darauf einen doppelten Braunen!



FOLLOW US

WWW.FACEBOOK.COM/RUSTYNAILMOTORS



OPEL GANG

MIT VOLLGAS IM AUFTRAG DES HERRN,
WENN ER UNS ZU SICH RUFT, WIR KOMMEN
GERN ... MIT DIESEN ZEILEN FÜLLTE DIE
DÜSSELDORFER PUNKROCK-BAND „DIE TOTEN
HOSEN“ MITTE DER 80ER JAHRE DIE GRÖSSTEN
STADIEN. ZU DIESER ZEIT HERRSCHTE IN
DEUTSCHLAND NOCH OPELMANIE – ZUMINDEST
FÜR DIE JUNGEND IN LÄNDLICHEN
REGIONEN WAR DER RÜSSELSHEIMER
AUTOBAUER DIE ANGESAGTESTE ART
DER FORTBEWEGUNG: KADETT, C-COUPE
ODER DIPLOMAT, WER DIE NICHT
KANTE, WAR RAUS – SOWOHL BEIM
AUTOQUARTETT IM SCHULHOF, ALS AUCH BEIM
INNERSTÄDTISCHEN FLANIEREN VOR
DER TANZSCHULE.

Just zu dieser Zeit wird unser Hauptdarsteller – nachdem er fast 30 Jahre lang ein hartes Leben als Abschleppwagen fristen musste – aufgrund altersbedingter Ermüdungserscheinungen stillgelegt und in einer Scheune eingelagert. Gestatten: Opel Blitz-Abschleppwagen, Baujahr 1953. Doch in seinem Geburtsjahr verlässt der 1,75-Tonner „Schnellastkraftwagen“ das Werk in Rüsselsheim noch in Pritschen-Version, bevor er '63 zu einem Kranwagen umgebaut wird und an einer Shell-Tankstelle mit inkludierter Werkstatt seinen Dienst verrichten muss.



Der Dornröschenschlaf des kleinen Lasters sollte bis ins neue Jahrtausend dauern. Teilzerlegt, staubig und von Korrosion zerfressen wird er erst 2012 durch einen befreundeten Opel-Kollegen des zukünftigen Besitzers entdeckt.

Börni, so der Name des Besitzers, ist auf der Suche nach einem neuen Projekt und lässt auf einem Oldtimertreffen den Satz fallen, dass er an einem Blitz interessiert sei. Voilà – gesagt, gefunden, gekauft. Nach einer schlaflosen Nacht als Bedenkzeit wechselt der Schlepper für eine „Aufwandsentschädigung“ den Besitzer.

Börni dreht die ersten illegalen Runden im C-Coupe des großen Bruders, er ist Opel-Fan der ersten Stunde – quasi mit dem Blitzzeichen auf die Welt gekommen. Sein erstes Auto ist ein B-Admiral, der heutige Alltagswagen ein nachtschwarzer 1965er Admiral der Klasse A. Somit wäre die gentechnische Frage geklärt.



RUND SECHS QUADRATMETER BLECH
MUSS BÖRNI IN DEN BLITZ SCHWEISSEN



UND DER HERR SPRACH:
SO MUSS EIN COCKPIT AUSSCHAUEN!

Rund vier Jahre sollte es dauern, bis der Blitz den Segen des technischen Überwachungsvereines wiedererlangen sollte – vier harte und entbehrensreiche Jahre! Wie bei fast allen Restaurationen erscheint der Zustand des begehrten Objektes zunächst besser als alles bisher Dagewesene. Rock'n Roller Böрни will das Ding so schnell wie möglich auf die Straße bringen, ergeht sich in wilden Träumereien, die sich jedoch schnell als Hirngespinnste herausstellen. „Naja, immerhin stand der Leiterraum und die Motor-Getriebe-Kombi nach rund sechs Monaten wieder auf den eigens aus den USA importierten 18-Zoll-Rädern ...“ Was die folgende Zeitrechnung extrem ins Wanken bringt, ist das Korrosionsprodukt, welches aus Stahl durch Oxidation mit Sauerstoff in Gegenwart von Wasser entsteht: Rost. Die Karosserie des Blitz ist reif für den Schrott, Schweizer Käse soweit das Auge reicht. Türen, Haube, Dach und Grundkarosserie sind vom Lochfraß befallen. Zum Glück verfügt der neue Eigner über eine fundierte Ausbildung als Industriemechaniker und kann mit rund acht Quadratmetern Blech, einem Schweißgerät und schier unendlichen Stunden mühevoller Detailarbeit das Rüsselsheimer Transportgerät wieder in seine ursprüngliche Form zurückversetzen. „Zwischenzeitlich fiel ich

TERMINDRUCK VERLEIHT SYSTEMATIK

immer wieder in Restaurationslöcher, hatte keine Lust mehr und wollte das Projekt schon aufgeben.“ Doch der entscheidende Anstoß zur finalen Fertigstellung erreicht unseren Protagonisten in Form eines Anrufes seiner Nichte. Die junge Dame gedenkt in ein paar Wochen zu heiraten, setzt auf den Admiral des Onkels als Brauttaxi, wäre jedoch über den großen Auftritt im fertigen Abschleppwagen deutlich glücklicher. „Geht das, wird der bis Mai fertig?“, säuselt die junge Maid ins Telefon. Der Onkel wird schwach und arbeitet die kommenden Monate Tag und Nacht mit Hochdruck an der Fertigstellung. Was die junge Dame zu diesem Zeitpunkt nicht errahnen kann, in welcher Phase sich der Oheim mit dem Wagen befindet. „Die größten Schweißarbeiten waren erledigt, flicken hier, flicken dort, doch nichts war verschliffen, gespachtelt, grundiert, lackiert, geschweige denn fertig zur Endmontage.“

Doch Termindruck verleiht vielen Menschen eine bisher ungekannte Systematik, einen Plan, machmal sogar Flügel. Böрни geht munter ans Werk, Freunde und Bekannte fassen tatkräftig mit an, um der zukünftigen Braut ihren Traum vom raren Hochzeits-Abschlepper zu erfüllen.

Motor und Getriebe bleiben unangetastet, beides funktioniert – never touch a running system! Defekte technische Instrumentarien lassen sich

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Viertakt-Ottomotor Sechszylinder in Reihe

Hubraum:

2473 cm³

Leistung:

58 PS (43 kW) bei 3070/min

Getriebe:

Viergang

elektr. Anlage: 6V-Anlage

Länge, Breite:

5670 mm, 1940 mm

Radstand:

3300 mm

Bereifung:

6,00-18 extra

Leergewicht:

1720 kg (ab 1955 1735 kg)

Nutzlast:

1880 kg (ab 1955 2065 kg)

zul. Gesamtgewicht:

3600 kg (ab 1955 3800 kg)





für Geld und gute Worte schnell ersetzen, doch das leidige Thema Blech treibt den ab da rastlosen Restaurateur schier in den Wahnsinn. Wo gerade ein Loch geschlossen wurde, entdeckt der Meister derer zwei neue. Ein Fass ohne Boden, doch nach wochenlangender Detailarbeit geht auch diese Ära zu Ende. Allerdings gestalten sich die folgenden Finish-Arbeiten nicht wirklich einfacher: Man sieht dem Blech ein langes und arbeitsreiches Leben an, fehlende Liebe der Abschlepptruppe und mangelnde Achtsamkeit lassen sich nur mit Spachtelmasse ausgleichen. Eine Gratwanderung – so wenig wie möglich, so viel wie nötig! Auch hier beweist der stets gut gelaunter Boogie-Woogie-Fan das richtige Maß. Ursprünglich verliebte der Blitz das Werk in einem satten Dunkelblau, heute erstrahlt er in der originalen Opel-Farbnnummer 326 – Edeltürkis.

Trotz aller Bemühungen kann der findige Restaurateur den Wagen jedoch nicht zum geplanten Termin in Verkehr bringen, dank dem A-Admiral wird der schönste Tag der kleinen Nichte dennoch ein voller Erfolg. „Zu viele Kleinigkeiten hatte ich vergessen, manches Detail übersehen“, gilt der Brautankel zu Protokoll. Es sollten nochmals mehr als drei Monate vergehen, bis der Blitz mit frischem H-Kennzeichen in Richtung Berge rollen sollte. Wohin, fragt man sich? Die erste Fahrt geht zum ehemaligen Besitzer der Tankstelle. Dieser ist bass erstaunt über den Zustand des alten Lastesels, will sich jedoch zur Verwunderung unseres Besitzers nicht lange mit der optischen Inspektion seines alten Gefährts aufhalten, sondern geht in die Hocke und inspiziert den Unterboden ... „Sauber restauriert, ich habe Anfang der 60er meine Initialen in den Rahmen eingeschweißt, die sind immer noch da!“





LAST
TRADING
POST
BEFORE
HELL



DIE JUGEND AUF DEM KIEZ VERPFLICHTET: ST. PAULI UND HANS ALBERS.



ERDING IN OBERBAYERN.
 AUSSER EINEM GUTEN
 HEFEWEISSBIER UND
 DEM FRANZ-JOSEF-STRAUSS
 FLUGHAFEN HAT DIE REGI-
 ON RECHT WENIG ZU BIETEN.
 FLACHE FELDER, ÖD-
 LAND, MÖCHTE MAN SAGEN,
 MEHR NICHT. MITTEN-
 DRIN LIEGT EINE DER
 BESTEN ADRESSEN FÜR BIKE-
 UND LEDERFREAKS DER
 BESONDEREN ART –
 COOLMOOSE-VISION, DER
 „LETZTE LADEN
 VOR DER HÖLLE“.

Hinter diesem Anglizismus versteckt sich der gebürtige Hamburger-Jung Matthias „Moose“ Böttcher. Moose ist Leathercrafter, wir nennen es der Einfachheit halber schlicht Sattler, wobei sich der Erdinger-Elch gegen diesen Begriff sträubt. „Ein Sattler ist ein Handwerker, der sich um sämtliche Attribute der Leder- und Verarbeitung kümmert – ich mache lediglich Taschen.“ Ein Taschner, ein Gürtler ein ... Eigentlich auch egal, Moose ist eine coole Type und stellt hochwertige handwerkliche Unikate her. Kein Exemplar gleicht dem anderen, jede Nacht ist anders als die vorhergehende. „Optische Perfektion bedeutet Langlebigkeit, Alltagslichkeit und Reproduzierbarkeit – das will ich nicht!“

Moose bedeutet Elch. Coolmoose ist der coole Elch – woher kommt’s? Im früheren Leben war Herr Böttcher bei einem großen deutschen TV-Sender als Kameramann in Lohn und Brot. Ständig auf Achse, viel in den Staaten unterwegs, geschäftlich



wie privat. Im Laufe der Zeit entdeckte Matthias seinen Respekt und seine Liebe zu den Ureinwohnern Amerikas, trieb sich bei jedem Staaten-Trip immer häufiger in Museen und Reservaten herum und lernte eine Menge Indianer kennen, deren Lebensart ihn von Grund auf faszinierte.

Doch diese Faszination für die amerikanische Ur-Kultur wurde dem jungen Böttcher bereits im zarten Alter von 6 Jahren eingepflanzt. Hamburg, Weihnachten, irgendwann in den 60er Jahren: Unter dem Weihnachtsbaum der Familie Böttcher liegt ein Buch, das für den kleinen Matthias bestimmt ist: James Fenimore Coopers' Lederstrumpf. Der kleine Hanseat bekommt erstmals virtuelle Eindrücke von den Weiten des amerikanischen Kontinents, seiner Geschichte und der der Ureinwohner, der Indianer. So zieht es Klein-Böttcher immer mehr in die Natur. Er macht Feuer, schließt mit selbstgebaute Bogen und möchte so sein wie die großen Häuptlinge.

2013 WILL MOOSE SEINER
 HEIMAT ENDLICH DEN
 RÜCKEN KEHREN

1996 reist Böttcher von Vancouver nach Alaska, trifft auf indianische Trapper und nimmt sie kurzentschlossen mit. Ein Novum, denn davor werden Touristen ausdrücklich gewarnt. Er erfährt viel über die Sorgen und Nöte der einst so stolzen Ureinwohner, lernt über ihre Sitten und Gebräuche.

Irgendwann beschließt der viel gereiste Böttcher, seinen Job an den Nagel zu hängen, um in den Weiten Kanadas sein Glück als Filmemacher zu suchen. Die Geburtsstunde der Firma Coolmoose-Vision – einer Filmproduktionsfirma, welche sich mit Dokumentationen über Indianer beschäftigen soll. 2013 ist es dann so weit. Möbel, Hausrat und persönliche Dinge sind per Container auf dem Weg nach Nordamerika: Böttcher will Deutschland endlich den Rücken kehren und sich in Kanada ein



neues Leben aufbauen. Persönliche Umstände zwingen jedoch zum abrupten Abbruch des Projektes, er kehrt nach Deutschland zurück und steht vor der großen Frage, wie es weitergehen soll. Zurück zum Film – nein danke! Böttchers Steckepferd ist die Lederbearbeitung. Der gestandene Motorradfahrer und Weltenbummler näht sich sein Equipment seit Jahren selbst. Mit den ureigensten Transportmaterialien, wie sie seit vielen Jahrtausenden verwendet werden: Leder und Leinen. Coolmoose-Vision mutiert von der Doku-Film-Bude zur Lederwaren-Fabrik. Naja, genau genommen einer One-Man-Show, deren komplettes Team aus Herrn Coolmoose in Personalunion besteht. Nur pro forma: Matthias ist in Sachen Leder Autodidakt.

MOOSE MAG KEINE WINKEL – HÄNDE KÖNNEN NUR RUNDE FORMEN BEGREIFEN

Man betritt ein eher langweiliges Dreifamilienhaus. Weißer Flur, Edelstahltreppengeländer, gefliester Eingangsbereich – hurra Deutschland. Meister Propper liegt in der Luft, es fehlt nur das Schild mit der Aufschrift „Ballspielen verboten“. Der coole Elch öffnet die Türe zum Lokaltermin. Leinenhose, Leinenhemd, Zigarre. Eher eine Location für „Zuhause im Glück“, als die erwartete Destination für einen echten Leathercrafter. „Kaffee oder Moose Shiner?“ Clevererweise greifen wir zum Kaffee, für den hochprozentigen, selbst abge-

füllten Moose Shiner scheint der Tag noch etwas zu jung. Doch wo ist Lederstrumpfs Reich? „Den Flur entlang, dann links.“ Hoppla, willkommen in einer anderen Welt! Holz, Leder und antiker Stahl in Form von Maschinen und abgegriffenen Handwerkzeug – mehr gibt's im „Letzten Laden vor der Hölle“ nicht zu sehen. Willkommen im kleinen Reich von Matthias „Moose“ Böttcher.

Herr B. ist Ledermann ohne Wenn und Aber. Alles, was sich in seiner Werkstatt befindet, entsteht in reiner Handarbeit, nach Kundenwunsch, perfekt in Maß und Form auf das jeweilige Bike angefertigt. Bei der Begrifflichkeit Perfektion zieht's dem großen Hans Albers- und Sankt Pauli-Fan

den Magen zusammen. „Vorsicht, hier ist nichts perfekt, bis auf die Verarbeitung meiner Materialien. Größe und Form der Taschen, Gepäckrollen und Werkzeugtaschen ist sehr stark von der Qualität und der Stärke des gewählten Leders abhängig!“, spricht der Meister und widmet sich wieder seiner aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Nähmaschine. Überall stehen kleine Flaschen und Tegel – Lederwachs und Pflegemittel, selbstgemacht und in Flaschen mit dem Firmenlogo abgefüllt, versteht sich. Die Werkzeuge des Ledermanns muten an, als wären sie aus dem Ötzi-Museum entworfen. „Seit der Steinzeit hat sich in diesem Gewerbe auf den Nähmaschinen nicht wirklich viel getan.“ Wir finden Stempel und Pressen, auf al-



TIEGEL, TEGEL & TASCHEN – DIE MOOS'SCHE HEXENKÜCHE IST VIELFÄLTIG.



ten Leinwand gedruckte Logos und eine Menge anderer Dinge, die wir zuvor noch nie zu Gesicht bekommen haben. Apropos Leinen – Böttchers zweite große Liebe. Das für die Coolmoose-Labels verwendete Leinen stammt von einem Hamburger Freund – soweit nicht wirklich außergewöhnlich. Doch der Restbestand von einigen Ballen wurde auf einem Hamburger Speicher entdeckt und stammt ehemals aus Beständen der Deutschen Marine. Das rund 60 Jahre alte Material wurde ursprünglich als Verpackung für Periskope in der U-Boot-Werft in Eckernförde benutzt und fand auf dem Dachboden seine vorerst letzte Ruhestätte.

JEDES STÜCK IST EIN UNIKAT – PERFEKTION BEDEUTET LANGEWEILE

Moose ist traditionell, geschickt, findig und damit schon wieder ziemlich New Age. Wir dürfen dem Meister bei der Fertigung zweier Packer Taschen für ein Custom-Bike über die Schulter schauen. Zunächst nichts wirklich Aufregendes, denke ich mir. Doch allein die Auswahl des zumeist aus Südamerika stammenden Zebu-Leders nimmt gefühlt Stunden in Anspruch. Der coole Elch ist bei Weitem nicht so cool, wie wir zuerst meinen. Soll heißen – seine Ansprüche sind extrem hoch. Er kennt das Bike, den Besitzer und die Wünsche desselben. All diese Faktoren wollen peinlichst genau aufeinander abgestimmt werden, denn jede Tasche ist ein Einzelstück. Als die passende Zebu-Haut gefunden ist – echtes Leder, wie man uns versichert, mit Einschlägen, Narben und Fehlbildungen, genau das, was der Elch für seine Unikate sucht, geht's los. Soll heißen, die Beobachter stehen mit offenem Mund um Böttchers Werkisch und staunen ob der fließenden Bewegungen mit Messer, Leisten, Ahle, Nadel und Faden. Nachdem der Grundschnitt der

Tasche getätigt ist, sticht Matthias mit der Ahle alle Löcher für die von Hand zu nähenden Nähte vor – nur so kann man dem extrem starken Leder beikommen. Mit Wasser wird das Material gefügig gemacht, um es anschließend über einen Leisten zu treiben, in die gewünschte Form zu bringen. Nach jeder halben Ewigkeit scheint sich relativ wenig getan zu haben. Aus einer Rauchwolke heraus grinst mir der Elch mit blitzenden Augen entgegen: „Junge, das ist kein Kindergeburtstag, so 'ne Tasche dauert mindestens zwei Tage.“ Nur selten dürfen wir Handarbeit in dieser Präzision und mit solcher Hingabe erleben wie bei Böttcher. Der Mann lebt und liebt seinen Job, seine Produkte und die daraus resultierenden Anforderungen. Hier kommt mir wieder ein Satz des indisch inspirierten Leathercrafters in den Sinn: „Perfektion ist Langeweile.“

KONTAKT & INFOS

MATTHIAS „MOOSE“ BÖTTCHER
 FON: 0171/8817129
 85435 ERDING
WWW.COOLMOOSE-VISION.DE





BMW 1502-
BORWARD
MACHT WEITER

ER WAR DER ALPTRAUM DES
ESTABLISHMENTS, DAS NAHENDE FIASKO
FÜR ALLE, DIE MIT DER MARKE BMW FATTE
MOTOROSIERUNGEN UND SCHIEREN LUXUS
VERBANDEN ODER EBEN GENAU DAS GEGENTEIL.
ANFANG DER 60ER SPOTTETE „DER SPIEGEL“ NOCH:
BMW BAUE NUR FAHRZEUGE FÜR BANKDIREKTOREN ODER
TAGELÖHNER, EINE MITTELKLASSE FEHLT ZU DIESER ZEIT NOCH
KOMPLETT – ET VOILÁ: BMW 1502



HERR AXEL IST
STETS OLDSCHOOL
UNTERWEGS: KOPF-
BEDECKUNG MARKE
AUTOSCOOTER UND
KAROHEMD

Eigentlich haben wir hier an dieser Location einen völlig anderen Auftrag: Gestandene Biker, ein paar Caferacer, eine gemietete MC-Strecke, ein Fototeam und das perfekte Wetter. Doch bevor sich die RNM-Truppe ans Werk machen kann, dröhnt aus der Ferne ein scheinbar übermächtiges Triebwerk und schickt einen infernalischen Sound in den noch jungen Morgen. Wie gebannt warten wir auf das Auftauchen einer mächtigen Erscheinung irgendwo am Horizont. „Muss ein dicker Ami-V8 sein ...“, wird gemunkelt, „oder ein mächtiger Renn-Bo-

lide“. Doch nichts materialisiert sich – die enorme Geräuschkulisse bleibt. Es kracht und scheppert, Schaltvorgänge, bei denen geflissentlich die Kupplung negiert wird – weiterhin nichts! Gefühl warten wir schon seit Minuten ohne Sichtkontakt zur Kra-walltüte. Am gegenüberliegenden Waldrand entwickelt sich eine immense Staubfahne, aus der sich Sekunden später eine blau-weiße Front schieben soll. Das Fachpublikum ist irritiert und begeistert zugleich. Ein Rallyeauto solle es sein, vermuten die angewendeten Fachleute. Doch keiner der Anwe-



senden hat auch nur die geringste Ahnung, um was es sich handeln könne. Erst als das Gefährt in schlingelnden Bewegungen um die nächste Kehre knallt, kommt Gewissheit auf – Jugenderinnerungen werden wach. „BMW Baureihe 114“, ruft der Lichttechniker entzückt und mit einem Lächeln auf den Lippen, „ein 1502er, wie geil ist das denn?“. Minuten später, die Staubwolke liegt in dichten Schleiern über den angrenzenden Fluren und Flächen, öffnet sich die Beifahrertüre (derzeit ist das Schloss auf der Fahrerseite defekt!) des aus den 60ern stammenden Mittelklasse-BMW und ein junger Mann schält sich aus der betagten Karosse. Jethelm Marke Autoscooter, Karohemd, Jeans und – naja, die Schuhe hat er wohl vergessen, aber Jesus war bekanntlich auch barfuß unterwegs. Was zuerst als Rallyeoldie ausgemacht wurde, befindet sich bei genauer Inaugenscheinahme in deutlich desolaterem Zustand als angenommen. Der junge Mann – Axel – erscheint hingegen tafrisch und mit dem Zustand des Objektes mehr als zufrieden. Man beschnuppert sich, stellt Fragen und erreicht recht schnell den Zustand einer über Jahre gereiften Männerfreundschaft, klärt Missverständnisse und tauscht Träume aus. Herr Axel befindet sich nicht wie zuerst angenommen auf einem Trainingssevent für Rallye-Rookies, sondern gönnt dem betagten 1502 den üblichen Sonntagsausflug in Wald und Flur. Der „02er“ trägt zum Leidwesen des Eigners leider kein H-Kennzeichen, auch wenn der Bayern-Topsteller – rein altersmäßig – locker zur Oldie-Abteilung zählen würde. Der junge Mann nutzt das KFZ jeden

Tag, so kann man sich die eine oder andere Kampfpur an der bajuwarischen Mittelklasse erklären. Knapp 180 Kilometer Arbeitsweg werden täglich mit einer dem jungen Mann deutlich in Gesicht geschriebenen Selbstverständlichkeit abgespult. Er arbeitet bei BMW, aber die modernen Fahrzeuge sind nicht ganz nach seinem Geschmack. Elektronik, Plastik und unnötiger Schnick-Schnack, alle diese in Prospekten viel gepriesenen New-Age-Attitüden können den 1502-Eigner nur wenig überzeugen – auch wenn der junge Mann eigentlich direkt an der Quelle sitzen würde.

Stolz versucht der Eigner des doch recht kuriosen Vehikels uns einen Einblick unter die Haube gewähren zu lassen. „Du musst schieben, drücken und etwas klopfen, dann geht sie ohne Probleme auf. Was fehlt? Der gute Mann möchte die historische amtliche Aner-



JESUS WAR
BEKANNTLICH AUCH
BARFUSS UNTERWEGS



BMW 1502





HERR A. VERFÜGT "ÜBER EINEN KURIOSEN FUHRPARK"

kennung haben. Grund genug hätte das Auto mit seiner bewegten Geschichte, zu der die eine oder andere Kaltverformung im Frontbereich gehört, wie der stillisierte Propellor zu den Bayerischen Motorenwerken – wir drücken ganz fest die Daumen!

Als die ersten Prototypen der 1500er Baureihe 1961 auf der IAA vorgestellt werden, befindet sich der bayerische Automobilhersteller in einer tiefen Krise – die Mittelklasse fehlt! Damals schrieb der Spiegel, dass BMW entweder Autos für Tagelöhner (Isetta) oder Bankdirektoren (V8-Modelle) bauen könne. Die Mittelklasse, die bis Anfang der 60er von Borgward besetzt wurde, fehle den Bayern komplett. Bereits auf der IAA konnte BMW mehr als 2000 Einheiten an den Mann bringen, die FAZ titelt: Die Buchstabenkombination BMW stehe für „Borgward macht weiter“, soweit der kurze Exkurs in die Historie. Die Haube ist offen und gibt unverholen den Blick auf einen 4-Zylinder-Ottomotor frei. Sowohl der Optik, als auch dem Fahrstil geschuldet, wird das serienmäßig eher recht erhaltene Triebwerk (74 PS/118 Nm) immer-

hin von zwei sportlichen Weber-Doppelvergäsern mit dem nötigen Kraftstoffgemisch versorgt, ansonsten ist das 70er-Jahre Automobil nahezu serienmäßig. Der eingefleischte BMW-Fan sieht wenig Sinn im Einsatz von Tuningteilen, stattdessen gönnt er dem 1502 täglichen Auslauf. Das scheint dem Mittelklasse-BMW deutlich besser zu bekommen, als eine „artgerechte“ Haltung in einer klimatisierten Sammler-Garage.

Und wenn Herr A. dennoch Gelüste verspüren sollte, ein kräftigeres Fahrzeug zu bewegen, dann hat er zuhause am Hof eine enorm kuriose Fahrzeugauswahl aller Epochen und Hersteller. Eines ist dem Sammelsurium jedoch gemein: Jedes Fahrzeug ist mindestens 25 Jahre alt und trägt die Spuren eines bewegten Lebens – doch dazu mehr in einer der kommenden Ausgabe.



ALPEN GLÜHEN





Kermit der Frosch auf einer giftgrünen KTM Pony am Jauffenpass. Elvis – hart am Gas – auf der Schwalbe am Brenner oder die Jungs vom Weihnachtsmannkombinat am 2474 Meter hohen Passo del Rombo – dem Timmesjoch. Vergesst die legendäre Daytona Bike-Week, den Großen Preis von Malaysia und das Finale der Moto-GP – der OMM ist DIE wahre Größe im hart unekämpften Motorsport-Business.

FAKTEN GEFÄLLIG?



1111 KNALLHARTE RECKEN AUF GNADENLOSEN RENNGERÄTEN BIS 50 KUBIK. 4 PÄSSE, 238 KM STRECKENLÄNGE, 4 KLIMAZONEN, 2 LÄNDER, 5.500 HÖHENMETER UND EINE SPARTANISCH BERECHNETE FAHRZEIT VON GERADE MAL 8 STUNDEN.

ALPEN GLOBUS



Im Fahrerlager schwingt ein in die Jahre gekommener Elvis die Hüften zu Nirvanas „Smells Like Teen Spirit“. Captain Jack Sparrow befindet sich in der Endphase der Feinabstimmung am heftig überarbeiteten 14er Bing-Vergaser, während ein älterer Herr im Catweazle-Look auf einem Standard-Scooter Marke Hofer-Supermarkt die letzten Hürden der technischen Abnahme zu nehmen hofft.

OMM, die Vierte. Was als Schnaps-idee einiger Öztaler Burschen um „Präsi“ Manuel Ribis begann, avancierte in den letzten 4 Jahren zum europäischen Super-Mofa-Event.

Wie so oft entspringt der Urgedanke einer Gaudi Jugend-Erinnerungen, Träumen und Sehnsüchten nach Vergangenen. Ribis und seine Moped-Truppe agieren in erster Linie als Streckenmarschalls beim Öztaler-Bike-Marathon – die gleichen Voraussetzungen, doch nur von Muskelkraft getrieben. Manuel – ein kräftig-stämmiger Bursch' sollte auf Geheiß seiner Kumpani die Strecke nicht einmal auf seinem alten Mofa zurücklegen können ... – die Geburtsstunde des Öztaler Moped Marathons. Gesagt, getan. Flugs wird das alte Puch-Eisen entstaubt, instandgesetzt und in Betrieb genommen. Die Erfolgsprämie in Form einer Kiste Bier ist schnell ausgehandelt und Ribis stürzt sich mit fünf wagemutigen Freunden auf den langen Weg über die Alpenpässe.

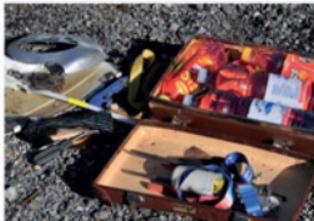
Was 2012 in Bierlaune begann, zählt heute mit Abstand zu den wichtigsten Moped-Events auf unserem Globus. Zahlen und Fakten sprechen eine überaus deutliche Sprache, doch das Flair und der wahre Kick am ÖMM ist – ohne wirklich dabei zu sein – kaum zu beschreiben.

Samstag 5.30 Uhr. Nach einer kurzen Nacht quälen sich die 1111 Matadores aus ihren sehr unterschiedlichen Quartieren. Die Top-Piloten nächti-

gen im Hotel Alpenrausch, das Mittelfeld in eigens angelegten Servicefahrzeugen, während sich mancher Rookie irgendwo in den im Sommer ausgestorbenen Gassen Soldens wiederfindet. Wir entdecken eine bärtige Prinzessin beim morgendlichen Warm-Up mit Kaffee und Kippe, Elvis versucht – unter Zuhilfenahme mehrerer Tonnen Haarspray – die Tolle unter eine Art Helm zu stülpen, während sich Ernie, Bert und ein knapp zwei Meter großes, muskulos Rotkopfen ernsthaft über die Vor- und Nachteile von Ape-Hanger-Lenkern unterhalten.

5.45 Uhr. Die Spannung steigt ins Unmenschliche. Die ersten Motoren erwachen zum Leben. Eiligst werden finale Vorbereitungen getroffen, das Adrenalin steigt, hier und da ein Abschiedsküsschen an die holde Maid – gehüllt in Zweitaktnebel erwacht der mondäne Wintersportort aus seinem Sommer-Dornröschenschlaf.

6.00 Uhr – Start. In Gruppen à 200 Mopeds startet der gewaltige Tross in Richtung der ersten Herausforderung – dem Kühltal. Hardliner unter den Racefans werden bereits jetzt erste Bedenken in punkto Chancengleichheit, Reglement und Zeitmanagement äußern – doch weit gefehlt. Nicht der Erste im Ziel bekommt automatisch



ALPEN
GLÜHEN



16:32 UHR
3,7 GRAD
TIMMELSJOCH, 2474 METER

ALPEN GLÜHEN



den großen Pott! Auch hier hat sich die OMM-Truppe ein besonderes Zeit-Gimmick erdacht. Als letzter – quasi mit Startnummer 1112 – geht Extremsportler Patric Grüner auf die Strecke. Ein Rad? Jawoll! Patric setzt die Time-Line. Der Profi wickelt die knapp 240 Kilometer in erfahrungsgemäßen 7 bis 7,5 Stunden ab und meißelt damit die Siegerzeit in den sprichwörtlichen Ötztaler Schiefer. Wer also so nah wie möglich an Patricks Zeit gelangt, hat die Nase vorn – einfach, oder? So entsteht „out on the stages“ kein Stress für die Mofatreiber, alles ist offen, jeder kann gewinnen.

Bürtige Frauen und vollbusige Männer, Wikinger, Cyber-Piraten und Phantasiegestalten. Wer sich nicht dressed ist undressed. Während die erste Reihe Competitors bereits mit Vollgas Richtung Ötz knattert, hauen sich manche Seilschaften schon außerhalb von Sölden in die Botanik, um erste oder vergessene Wartungsarbeiten an den hochgezüchteten Renngeräten zu erledigen.

Fräulein Dolores teilt ihren ersten Morgenkaffee am Streckenrand mit einem freundlichen Herrn mit Stahlhelm und Schottenrock, während sich begeisterte Zuschaueremengen die Seele aus dem Leib schreien und

den Renntrass lauthals anfeuern. Selbst im kleinsten Kuhkaff herrscht Volksfeststimmung. Alles, was laufen kann, ist auf den Beinen. Onas im Morgenrock feuern Rennfahrer an, die locker ihre Ürenkel sein könnten. Buser Kofler schaut verträumt von seinem Bulldog auf das bunte Treiben – noch einmal jung sein! Doch hier trägt der Schein erheblich: Das Durchschnittsalter der Piloten dürfte bei geschätzten 45 Lenzen liegen, nach oben und unten ist jedoch genügend Luft.

1.000, 1.300, 1.769 Meter. Für die Schnapsglas-Klasse des alpinen Motorsports wird die Luft recht dünn. Neben der verendeten Kreidler aus dem schwäbischen Heilbronn findet sich der Schwalbe-Treiber aus Sulz. Diagnose: „Kerz-Infarkt“. Piloten und Kräder kämpfen mit den enormen Höhenunterschieden, die zu bewältigen sind. Der erste Checkpoint liegt auf 2.020 Metern – das Kühtal erwartet den Rennzirkus mit grandiosem Wetter und phänomenalem Bergpanorama. Ein kurzer Stopp, ein technischer Check, eine Tasse Kaffee und weiter geht's gen Brenner. Wir treffen Kermit – mittlerweile hat er die Farbe seines Ponys angenommen. Der arme Frosch quakt in den höchsten Tönen, erzählt von Leistungsverlust, Getriebeproblemen





DER ÖMM IST MEHR ALS EIN
MOTORSPORTEVENT –
KULT UND KURIOSES,
KITSCH UND KLISCHEES



ALPEN GLÜHEN



Runter vom Berg – Erhöhung für Ross und Reiter, doch der nächste Anstieg ist keinen Deut besser! Das Starterfeld schiebt sich wie der Zug der Lemminge Richtung Brennerpass. Unterwegs spielen sich zahlreiche Dramen ab: Dornröschen setzt an, ihren Prinzen zu überholen, Ernie und Bert diskutieren am Wegesrand über die Verwendung der letzten Spiritvorräte, während Elvis wiederum die Tonlage geändert hat und mittlerweile Fräulein Menkes „Hohe Berge“ intoniert. Tankstellen werden zu sozialen Meeting-Points und Supermarkt-Parkplätze zur letzten Ruhestätte zahlloser Zweitaktleichen.

Mittendrin sitzt Harry aus den Niederlanden und implantiert hingebungsvoll einen neuen Kolben in seine Combinette – zum Teufel, auf welchem Planeten sind wir gelandet?

Brenner, Jauffen, Timmseloch. Was für Rallye-Dakar-Fahrer früher die Ankunft am Lac Rose im Senegal war, ist für die tapferen Kleinkraftrad-Recken die Silhouette von Sölden – Start und Ziel des OMM!

Ralf – seines Zeichens Teamchef, Mechaniker und Mädchen für alles, wartet seit rund zwei Stunden an der Jauffenpass-Abfahrt auf seine Jungs. „Am Brenner war noch eitel Sonnen-

schein: Kerzen gewechselt, Ketten gespannt, Ölstand justiert – jetzt sind Alf, Justus und Armin bereits seit 2 Stunden überfällig.“ Der Teamchef nimmt 's gelassen, sitzt im Café und genehmigt sich ein bleifreies Bier. Nach weiteren 35 Minuten trifft die Seilschaft der drei Recken ein: Justus schleppt Alfs Combinette, während Armin versucht, die fehlende Leistung der ZR 25 mit Pedalkraft zu unterstützen. Diagnose an Alfs Renn-Boliden: Pleuellagerschaden – end of race! Die Dramen, die sich am Berg abspielen, könnten ganze Bücher füllen.

Mittendrin statt nur dabei: Unter all den Micro-Mopeds tummelt sich RNM-Fotomann Uwe Fischer auf einer blitzsauberen, im Cafe-Racer-Stil aufgebauten BMW R 100 RS. Fischer ist immer da, wo man ihn eigentlich nicht haben möchte: Beim Zeitlupenabflug in der 180-Grad-Kehre, beim Pinkeln am Straßenrand und beim letzten Atemzug des sich verabschiedenden Floretts mit 1.953 Metern kurz unterhalb der Fasshöhe.

Wir befinden uns mittlerweile im Schlusspurt auf Sölden – 62 Kilometer trennen die Extremsportler vom begehrten und verdienten Ziel. Erstaunlicherweise sind immer noch knapp 90 Prozent der Micro-Renner im Feld. Aufgegeben wird wirklich



ALPEN GÜHEN





nur dann, wenn sich irreparable Schäden an Mensch und Maschine einstellen. Unsere Protagonisten, Elvis, Ernie und Bert, das bärtige Rotkäppchen und Captain Sparrow sitzen immer noch hoch erhobenen Hauptes im Sattel ihrer Renn-Boliden. Auch Kermit Frosch erreicht das Timmelsjoch – wenn auch mit erheblicher Verspätung – ohne größere Hindernisse, während Fotomann Fischer auf seinem 1000-Kubik-Zweizylinder mittlerweile aus dem letzten Loch pfeift. Der Guru der scharfen Linse erhebt plötzlich unverständliche Ansprüche in Form von Bier und einem Bett und sinniert fast traumatisch über die vergangenen 220 Kilometer Rennstrecke (mit fast 60 Kilo Equipment auf dem Rücken eine Challenge für sich, danke Uwe!).

Während wir unterhalb des Passo del Rombo die letzten „Leichen“ in unserem Produktions-VW-Bus stapeln (Jungs und Mädels – ihr wart echt eine tolle Bereicherung!) und den gescheiterten Competitors zur Regeneration des Elektrolyse-Haushaltes gekühltes bayrisches Bier kredenzen, trudeln die ersten Race-Piloten unter frenetischem Applaus von Helfern, Zuschauern, Teamchefs und Ureinwohnern im verschlafenen Sölden ein.

Ernie hängt wie gebannt an Rotkäppchens Lippen. Bert versucht, Elvis auf den Crunch der frühen 90er einzustimmen, während Kermit sein Pony streichelt und bereits das 2017er Revival prognostiziert!

Der ÖMM ist die letzte, die einzig echte und somit die finale Möglichkeit, sich an vergangene Zeiten zu erinnern – ein Time-Warp der Extraklasse. Wir freuen uns auf 2017, danke Jungs!



ZWEI UNTERSCHIEDLICHE MÄNNER, EIN GEMEINSAMES ZIEL – MUSKELKRAFT VS. BOXER-POWER.

Extrem-Radsportler Patric Gruner und RNM-Fotograf Uwe Fischer auf der Jagd nach Hunderstein. Während Gruner mit dem Auftrag, die Siegerzeit zu setzen, als Letzter auf die Strecke geht, spult Fischer während des ÖMM rund die doppelten Kilometer ab. Patric startet mit Karbonrad und leichtem Gewand – reduziert die Kilos aufs Wesentliche. Uwe schleppt rund 60 Kilo Equipment mit sich, um den Rennverlauf für Euch festzuhalten – Chapeau ihr beiden!


GUNTER BRECHER
Gunter RELOADED

„Viele halten ihn für verrückt, ja fast schon lebensmüde. In ganz Deutschland spricht man über diesen durchaus attraktiven Frauenschwerm auf seiner Simson-Zweitakteläge.“ So, oder so ähnlich haben sich Herrn Brechers Visionen noch vor ein paar Monaten angehört. Doch mittlerweile mischt sich der Sound seiner Maschine oft mit dem Getöse der vornehmlich westlichen Fans, die sich beim täglichen Trainingseritt am Straßenrand versammeln. Sie wollen ihren Helden erleben, einen Blick auf ihn erhaschen, ihm freudtisch zugeben...
Alle lieben Gunter Brecher!

Bei RNM hat der tollkühnen Simson-Pilot aus Sachsen-Anhalt ab sofort seine eigene Kolumne - Gunter Brecher RELOADED!

Mittlerweile verkehrt Herr Brecher im JetSet, ist prominenter als der Brandenburger Ton, der Trabbi oder gar Frau Merkel. Gunter ist Ostkultur in Reinform.

Egal, ob Brecher gegen den 2014er DM-Open-Motetar Christian Broedel auf dem MX-Truck flüchtet, oder auf seiner IFA-Simson unvergessliche, kilometerlange Wheelies zieht - Gunter ist der Mann der Stunde: wagemutig, gutaussehend und stets gerechtes.

26 Jahre nach dem Mauerfall erlaubt Herr Brecher dem kultigen DDR-Zweitrad die finale Ehre - also Haare nach hinten und ab dafür!

Alle Gunter Brecher Videos und der kultige Simson-Song ab sofort auf www.rustynailmotors.com - ANSCHAUEN ist PFLICHT!

STAY COOL, STAY CLASSIC

SWM FÜR CAFE RACER UND URBAN RIDERS

Händler und weitere Infos auf www.swm-motorrad.de

GENTLEMAN'S WEEKEND

TWEED – Das Magazin für den Mann mit Stil



JETZT im Handel
www.tweedmagazin.de

