



Werner Reckelkamm

Freiheit auf zwei Rädern

Motorräder der 50er–80er Jahre



Im Gedenken an meinen besten Freund Bernd Adrian (1954-2019)

Bildnachweis

Rudolf Zeidler, Hannoversch Münden: S. 4
Norbert Lindlau, Pulheim: S. 5 Mitte
Guido Grob, Hürth: S.5 oben und unten
Edgar Delpho, Kassel: S. 6 und 7, Werbeseite Hintergrundbild
Heinz Mergell, Stauffenberg: S.8 Oben, 9 und 14
Egon Bachmann, Fuldaabrück: S.8 unten
Werner Reckelkamm, Kassel: S. 10, 11, 15, 16 oben, 22 beide, 23 oben rechts, unten links,
27 beide, 28 unten, 38 unten rechts, 39 unten, 44 unten 45, 46 47
Petra Jüchter, Ganderkesee: S. 12 unten und 25 unten
Uwe Wollenhaupt, Kassel: S. 12 oben, 13 oben, 25 oben, 26, 39 oben und 40 unten
Ulf Dauselt, Nieste ulf.dauselt@t-online.de: S. 13 unten beide, 21 unten, 38 unten links und 38 oben rechts Michael
Schröder, Kassel: S. 16 unten, 17, 18, 28 oben, 52, 53, 54, 55 und 56
Peter und Regina Malkus und Freundinnen, Kassel und Nordhessen: S.20 unten, 21 oben, unten rechts, 57, 58, 59,
60, 61, 62 und 63
Bernd Adrian, Kassel: S. 23 unten rechts und 24
Goldwing Stammtisch Sachsen, www.gwst-sachsen.de: S. 29
Winni Scheibe, Bad Arolsen, www.winni-scheibe.com: S. 30 links, 32 oben, 35 und 37
Technikmuseum, Sinsheim (Sperk): S. 32 unten, 33
Z 1000 Stammtisch Kassel, www.z-stammtisch-kassel.de, www.dennis-witschel.eu: S. 40, 41, 42
Kurt Peter Garweg, Velbert: S. 43
ADAC: S. 44 oben
Günter Neuser, Kassel: S. 48
Simson Freunde, Kassel, Simson-Freunde@web.de: S.49, 50 und 51 unten
Thomas Reckelkamm, Nieste: S. 51 oben
dpa Picture-Alliance GmbH: Umschlagvorderseite unten, 19 unten, 20
ullstein bild: S. 19 oben (IT), 31 (IVB-Report), 34 (Harry Hampel)

Impressum

2. Auflage 2022

Alle Rechte vorbehalten, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
und der fotomechanischen Wiedergabe.

Satz und Layout: Ralf Ullrich - Grafik & Design, Kassel

Druck: Druck- und Verlagshaus Thiele & Schwarz GmbH, Kassel

Buchbinderische Verarbeitung: S. R. Büge, Celle

© Wartberg-Verlag GmbH

34281 Gudensberg-Gleichen, Im Wiesental 1

Telefon: 0 56 03 - 9 30 50

www.wartberg-verlag.de

ISBN 978-3-8313-2520-7

Vorwort

Einmal Motorradfahrer, immer Motorradfahrer

Fast jeder kennt das unvergleichliche Gefühl vom Fahrrad auf das Mofa (Motorfahrrad) oder Moped (Motorrad, Pedale) umzusteigen. Wie z.B. der junge Bäckerlehrling, der nachts zum Arbeitsplatz eilt und nach acht anstrengenden Stunden in der Backstube müde und erschöpft auf sein Moped steigt und sich rasch nach Hause tragen lässt.

Zum Vergleich: Zu Fuß kommt der Mensch 6–7 km/h voran, mit dem Fahrrad und auf vernünftigen Straßen etwa 15 km/h und mit dem Moped 40 km/h. Dieses Gefühl der Mühelosigkeit und Freiheit stellt sich nie wieder so intensiv ein, wie mit dem ersten motorisierten Zweirad, selbst dann nicht, wenn man irgendwann das tollste, teuerste und schnellste Motorrad der Welt besitzt.

Noch heute sind Mofa oder Moped ökologisch wie politisch korrekt, sie verbrauchen sehr wenig Kraftstoff (um 2 Liter) und bringen ein bis zwei Menschen mit Gepäck und eventuell einem kleinen Anhänger zuverlässig über große Distanzen. Heute werden Mopeds in großen Stückzahlen überwiegend von japanischen oder koreanischen Herstellern produziert. Sie motorisieren zum Beispiel die Bevölkerung in Asien und Afrika und unterstützen dort den Aufbruch in den wirtschaftlichen Erfolg.

Doch irgendwann reicht das Mofa oder Moped nicht mehr aus. Man will in der Freizeit die nähere und weitere Umgebung erkunden. Die Leistung des fahrenden Untersatzes soll den gestiegenen Ansprüchen genügen und die Sozia einen kommoden Platz finden. Je nach Geldbörse und Geschmack fällt die Wahl auf einen Motorroller oder ein Motorrad. Die Nachteile der einspurigen Fahrzeuge lassen sich jedoch nicht ausräumen: Bei winterlichem Wetter kann es leicht zu Stürzen kommen und selbst wenn die Fahrt unfallfrei verlaufen ist, klagen die Zweiradfahrer über verschmutzte, durchnässte Kleidung und verfrorene Körperteile. In der Folgezeit steigen daher die meisten der Motorradfahrer in das wesentlich komfortablere Auto um.

Die Verkaufszahlen der Motorradindustrie brachen in den 60er-Jahren dramatisch ein, viele Hersteller mussten die Herstellung aufgeben. Zwei Relikte aus der Zeit des Rückzugs der Fahrensleute haben bis heute überlebt: Die wenigen echten Windgesichter, die damals aus Überzeugung weiter Motorrad fuhren, waren so rar, dass sie sich bei einer Begegnung per Handzeichen grüßten und das „Du“ alters- und standesübergreifend die kleine, übriggebliebene Motorradgemeinde verband.

Diese Rituale haben bis heute Bestand, wobei manch einer angesichts der inzwischen wieder sehr großen Anzahl der Motorradfahrer Zweifel über den Sinn der Grüßerei hegt. Das „Du“ allerdings darf gern bleiben!

Ähnlich wie ein Herpes, der die meisten Menschen in jungen Jahren befällt, lässt sich der Motorrad-Virus zwar lange unterdrücken, gleichwohl ist er immer präsent, um bei allernächster Gelegenheit wieder auszubrechen. Sei es, dass die Kinder aus dem Haus sind, das Eigenheim abbezahlt oder das Rentenalter erreicht ist – spätestens jetzt bricht sich das Motorradfieber wieder seine Bahn.

Ein neues Motorrad oder das Motorrad aus der Jugendzeit wird angeschafft. Nun rast der Motorradbegeisterte mit seiner Sozia nicht mehr wie ein Verrückter umher, sondern lässt es eher ruhig angehen, riecht den Wald, den Fluss, das abgeerntete Feld und freut sich auf eine Pause in der wärmenden Frühjahrs-sonne. Er kehrt in Lokale ein, in denen Motorradfahrer im Gegensatz zu früher inzwischen sehr willkommen geheißen werden. Wenn Motorradfahrer heute den Helm abnehmen, haben sie häufiger graue oder wenige Haare. Wetten?

Werner Reckelkamm

Auf zwei Rädern durch das Wirtschaftswunder

Das Motorfahrrad

Nach dem Zweiten Weltkrieg zu Beginn der 1950er-Jahre waren die dringendsten Bedürfnisse der Bevölkerung, wie ausreichende Nahrung und ein Dach über dem Kopf, einigermaßen erfüllt. Die Wirtschaft der Nachkriegszeit wuchs rasant und suchte nach Arbeitskräften, die häufig auch mobil sein sollten. Da musste so manches alte Fahrrad erhalten, das die Zerstörungen des Krieges überstanden hatte.

Für den weiteren Weg zur Arbeit boten die Hersteller leichte Hilfsmotoren an, die dem Fahrradlenker die Tretarbeit zum größten Teil abnahmen und die man recht einfach an das vorhandene Rad montieren konnte. An großen Steigungen war freilich kräftiges Mitretzen angesagt.



Ein besonders schönes Beispiel für die aufkommende Motorisierung in der Nachkriegszeit: Auf diesem – vermutlich – Opel Fahrrad ist ein 34 ccm Rex Hilfsmotor mit 0,8 PS montiert. Der Preis für den Komplettsatz betrug 1949 228 DM.

Zur Vollausrüstung dieses Motorfahrrades gehört eine Halbnabenbremse im Vorderrad, ein Trommelscheinwerfer, eine lautstarke Klingel, ein verstärkter Gepäckträger und – ganz wichtig – ein auf dem Rahmenrohr montierter Kindersitz nebst klappbarer Fußrasten an der Gabel. Dieses Mofa befindet sich in einem originalen, unrestaurierten Zustand und ist damit eine Rarität.

Die NSU Quickly

Mit einem Moped ließen sich größere Steigungen und Entfernungen mühelos bewältigen. Die qualitativ hochwertige und zuverlässige NSU Quickly war erschwinglich und gehörte zu den am weitesten verbreiteten Mopeds in den 50er- und 60er-Jahren.



Die sportlichen Ergänzungen zu Standard Quickly: die Quickly TT und die Cavallino.



„Nicht mehr laufen, Quickly kaufen“.
1,4 – 1,7 PS, Verbrauch ca. 2 Liter,
33 KG. Ab 1953, 1954 waren bereits
über 100 000 Exemplare verkauft.



Die Restaurierung dieser raren Cavallino gestaltet sich sehr aufwendig.

Standard 500

Auch diese junge Dame aus gutem Haus strebte nach Mobilität. Da ein Auto in den 50er-Jahren im jungen Alter nicht erschwinglich war, machte sie den Motorradführerschein, wobei es genügte, in der Fahrprüfung ein paar Kreise mit dem selbst mitgebrachten Krad zu fahren.

Die 1937er Standard 500 wurde kurz nach der Währungsreform 1948 für sehr teure 500 DM auf Raten über 20–30 DM monatlich erworben.

Ein Verwandtschaftsbesuch 1953 in Meran. Diese junge Dame ist allein mit ihrer 500er Standard mal eben 700 Kilometer von Deutschland nach Südtirol über die Alpen gedonnert. Respekt!



Eine gesuchte Rarität

Was aber macht ein jahrelang begeisterter Beifahrer im Boot einer KS, der 25 Jahre nach Produktionseinstellung genau so eine Maschine besitzen muss und natürlich den dazu genau passenden Seitenwagen Steib S 500 braucht?

Geht nicht, gibt's nicht!

Eine komplette Maschine war nicht für Geld und gute Worte aufzutreiben, also wurden die Teile eben europaweit zusammengesucht. Der Rahmen fand sich in Belgien, ein paar Blechteile in Dänemark, der Motor in Holland, einiges rückten Clubkameraden heraus. Selbstredend befanden sich die Teile in mehr oder weniger beklagenswertem Zustand. Ein echter Glücksfall war die Beschaffung des raren Seitenwagens: Ein guter Freund hatte einen guten Freund und dieser gute Freund besaß einen guten Steib S 500 und das auch noch in der Heimatstadt zu einem guten Freundschaftspreis.

Geht doch!



KS 601 mit passendem Seitenwagen S 500 von Steib.

Die jungen Wilden

Endlich 15!

Sich mit dem Fahrrad fortzubewegen oder Bahn und Bus zu benutzen, waren bis zum 15. Lebensjahr die einzigen Möglichkeiten, den eigenen Wirkungskreis zu erweitern. Selbstredend waren wir so gut trainiert, dass wir sogar Tages-touren bis 120 Kilometer mit dem Fahrrad bewältigen konnten. Ganz schön anstrengend war's dann aber doch.

Also musste ein Mofa her, und zwar ein richtiges, mit Gangschaltung. Automatik war nur was für Mädchen oder Weicheier und außerdem war die Automatik nicht sonderlich frasierfreundlich.



Die Zündapp Bergsteiger stand bereits werksseitig gut im Futter und verfügte über ein manuelles Schaltgetriebe mit zwei Gängen.



Das Solo Automatikmofa als wohlgemeintes Geburtstagsgeschenk wurde umgehend gegen ein Hercules mit Schaltgetriebe umgetauscht.

Nachdem das passende Mofa mit 2-Gang-Schaltung angeschafft worden und man mit müden 25 km/h vom Verkäufer nach Hause gezuckelt war, ging's am nächsten Tag gleich zum Zweiradhändler, um ein passendes Antriebsritzel zu kaufen und die Übersetzung zu ändern. Damit kam man bereits auf 35–40 km/h – schon besser, aber noch nicht genug.

Im schlimmsten Fall: Sicherstellung

Einige Kumpels hatten schon eine Lehre als Kraftfahrzeugschlosser begonnen und wussten Rat: Größerer Auspuffkrümmer, größerer Ansaugkrümmer und – klar – ein größerer Vergaser mussten her. Jetzt gab sich der Motor durchaus temperamentvoll und die Tachonadel zitterte um 65 km/h. Um die Sache zu vervollständigen, wurde anstelle des Sattels noch eine 2er-Sitzbank nebst Fußrasten montiert. Die Freundin sollte schließlich nicht auf dem Gepäckträger sitzen!

Rundum zufrieden konnte der junge Wilde nun durch die Gegend brettern. Die Sozia war's auch und saß bequem. Die Begeisterung über die Leistungsfähigkeit des Mofas teilten indes nicht alle Personenkreise. Jedes Mal – wirklich jedes Mal – wenn die Polizei im Rückspiegel auftauchte, war klar: Das war's erst mal. „Guten Tag, Verkehrskontrolle ...“

Wenn man Glück hatte, gab es nur eine Mängelanzeige, das Mofa musste in den Werkzustand zurückgebaut und auf dem Revier vorgeführt werden. Wenn man Pech hatte, wurde ein Verwarnungsgeld auferlegt oder die schlimmste Maßnahme ausgesprochen: Sicherstellung. Jetzt hatte man nicht nur erst mal kein Mofa mehr, sondern musste auch bei den Eltern beichten und diese bitten, mit auf das Polizeirevier zu kommen. Erst wenn die Maschine an einen Erziehungsberechtigten übergeben worden war, durfte sie unter den strengen Blicken der Polizisten und des Vaters nach Hause geschoben werden.

Nachdem etwas Gras über die Sache gewachsen war, wurden die „guten“ Teile selbstredend wieder eingebaut und das Spiel begann von vorn. Sage und schreibe 13 Mängelanzeigen und zwei Sicherstellungen innerhalb weniger Monate sind nicht leicht zu überbieten!



Eine TTS im Winter 1972 auf dem Nürburgring beim „Elefantentreffen“. Die Brust des linken Motorradfahrers ist dekoriert mit den zahlreichen Anstecknadeln der vielen besuchten Motorradtreffen. Der Fahrer in der Mitte trägt die für die 1970er-Jahre typische schwarze Lederkombi.

Die neuen Boxer von BMW

Stocksolider Motor

BMW hatte sein Programm mit der Einführung der 5er-Reihe Ende der 1960er-Jahre modernisiert. Die Maschinen waren nun nicht mehr überwiegend schwarz, sondern auch in weiß, silber und anderen Metallclacken waren lieferbar. Das Design konnte man für den eher etwas konservativen Hersteller als fortschrittlich bezeichnen.

Die neue 5er-Reihe war eine vollständige Neuentwicklung und ersetzte die bisherigen Modelle. Die Spitze markierte die 75/5 mit 50 PS und einem Gewicht von nur rund 200 kg. Sie war für sportlich orientierte Fahrer die erste Wahl, aber leider auch nicht mehr seitenwagentauglich.

Die nächste Entwicklungsstufe zeigt die 75/6, jetzt mit Scheibenbremse im Vorderrad. Endlich gibt es fünf Fahrstufen und einen längeren Radstand für ein verbessertes Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten. Das Spitzenmodell R 90 S leistet 67 PS, das Topmodell R 100 RS ab 1976 sogar 70 PS.

Bei der Technik blieb man zurückhaltend: Nach wie vor werkelt ein luftgekühlter Boxermotor mit Kardanwellenantrieb im stabilen Rahmen. Der Motor war stocksolide gebaut und verzichtete auf technischen Schnick-Schnack, der stärkste Motor leistete nach wie vor 50 PS. Bei guter Wartung dankte das Aggregat mit Laufleistungen bis jenseits der 200 000-km-Marke. Das stabile und sorgfältig konstruierte Fahrwerk war somit der angebotenen Leistung überlegen und damit „schneller“ als der Motor.



R 75/5 mit zeittypischen Veränderungen, wie Hochlenker, weiß-roten Kniekissen und Sitzbank.

R 90 S, 900 ccm, 67 PS in typischer Lackierung und Ausstattung.



„Moderne Zeiten“: Hier kommt bereits die Einarmschwinge zum Einsatz.



Motorräder mit Seitenwagen

Mehr Platz

Solo-Motorräder bieten in ihrer einspurigen Ausführung nur wenig Raum für Gepäck. Durch den Anbau eines Seitenwagens vervielfacht sich die Möglichkeit Gepäck, andere Lasten oder eine dritte Person zu befördern. Für Gewerbetreibende bot sich ein offener oder geschlossener Lastenseitenwagen an.



ADAC-Strassenwachtgespann mit Lastenseitenwagen, dem kompletten Werkzeugsatz und Funkgerät.

Der Seitenwagen Steib LS 200 ist für Menschen ab 1,80 Meter etwas knapp geschnitten.





Der Steib TR 500 packt die komplette Zeltausrüstung nebst Passagier.

Das restliche Gepäck wird dem LS 200 aufgeschnallt.



Zwei Leben, eine Maschine

Über die 50er- und 60er-Jahre hinaus gab es Menschen, die vom Autofahren nichts wissen wollten, die noch nicht einmal den Führerschein der Klasse 3 erwarben. Sie konzentrierten sich auf den Einser, um dann sogleich ein Motorrad zu kaufen. Selbstverständlich wurde ganzjährig gefahren, sommers wie winters! Dem Zeitgeist folgend, gab es zunächst den einen oder anderen nachgemachten Chopper aus Japan. Die waren zuverlässig, leistungsstark und als junge Gebrauchte günstig zu erwerben.

Bald musste es dann aber etwas Richtiges sein, etwas Originales – eben eine Harley Davidson. Ausgestattet mit einem gut gefüllten Sparschwein, fand sich nach längerem Suchen eine Panhead FLH Duo-Glide von 1962 mit 1200 ccm und immerhin 52 PS. Sie verfügte bereits über einen vollgefederten Rahmen, aber keinen Elektrostarter. Ein echtes Männermotorrad, denn die beiden Zylinder mit 1200 ccm fordern schon einige energische Tritte, um zum Leben zu erwachen. Das Motorrad wurde komplett zerlegt und die typischen Chopper-Teile eingebaut. Dazu gehörten die lange Gabel, das schmale, große Vorderrad, ein kleiner Tank, eine schmale, niedrige Sitzbank, ein kurzes hinteres Schutzblech und ein fettes, kleines Hinterrad. Nachdem die TÜV-Hürde gemeistert war, entfiel selbstverständlich das sowieso völlig überflüssige Vorderradschutzblech.

Zum Vergleich: Hier die Pan im originalen Zustand, rechts dieselbe Maschine einige Jahre zuvor.





Harley und die Mädchen

Die Mädels sorgen mit ihren schweren Maschinen unterwegs für einiges Aufsehen.

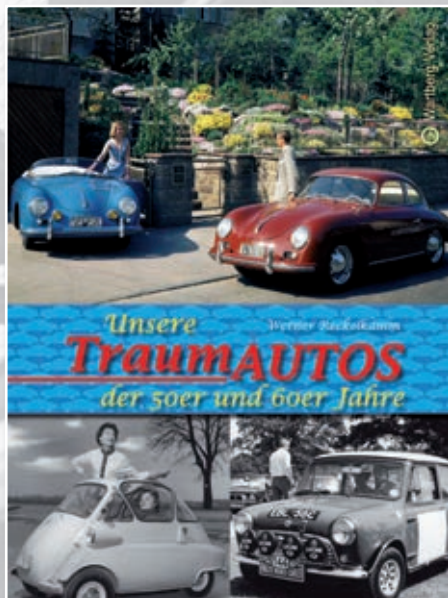
Was aber machen die Mädchen, die von ihren Männern auf dem Sozius zu Harley-Davidson-Treffen mitgenommen werden? Genau, sie wollen selbst fahren und eine eigene Harley besitzen!

Kreativität ist gefragt, wenn sich Nachwuchs ankündigt. Die Lösung: Ein Seitenwagen muss her, schließlich fuhr der Vater seinerzeit mit der Familie mit der Zündapp KS 601 auch mit Seitenwagen. Nach dem Einbau eines gebrauchten Autositzes mit 6-Punkt-Gurt durch den treusorgenden jungen Vater fand der Nachwuchs einen kommoden Platz im Seitenwagenboot und der Buggy passte auch noch auf die Gepäckbrücke. Fortan sorgte die lockere Mädels-Clique bei ihren Ausfahrten mit den schweren Maschinen für einiges Aufsehen, auch wenn der Nachwuchs mittlerweile eher den cooleren Sozius auf Vaters Maschine bevorzugt.



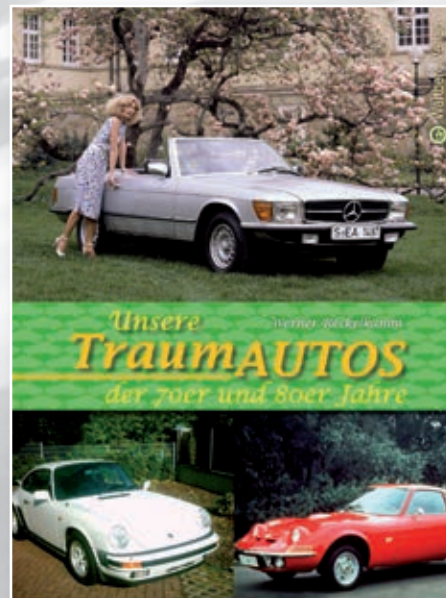
Das ist der ultimative Kinderwagen: eine Harley und ein nachgerüsteter Seitenwagen mit 6-Punkt-Gurt fürs Kind.

Weitere Bücher aus dem Wartberg Verlag



Unsere Traumautos der 50er und 60er Jahre

Werner Reckelkamm
ISBN 978-3-8313-2227-5



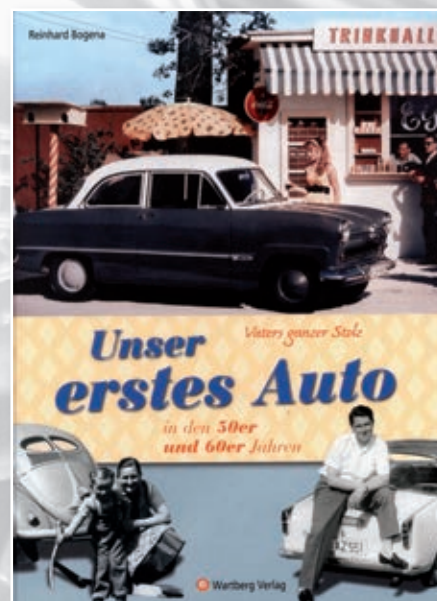
Unsere Traumautos der 70er und 80er Jahre

Werner Reckelkamm
ISBN 978-3-8313-2228-2



DDR auf Rädern Fahrzeuge im Osten

Rainer Küster
ISBN 978-3-8313-2225-1



Vaters ganzer Stolz!
Unser erste Autos
in den 50er und 60er Jahren
Reinhard Bogen
ISBN 978-3-8313-1613-7

Wartberg Verlag GmbH

Im Wiesental 1 | 34281 Gudensberg
www.wartberg-verlag.de

Von der Alltagsmaschine der 1950er-Jahre, dem Niedergang der Motorradindustrie über die Münch 4 als genialem Brückenstück zum Freizeitgerät Motorrad, präsentiert der Autor Maschinen renommierter Hersteller wie BMW, Honda, Yamaha, Harley Davidson oder Kawasaki.

Anhand vieler Privatfotos und den Geschichten über die Faszination Motorrad wird ein Bogen von den 1950er- bis 1980er-Jahren gespannt.

Blättern Sie, lesen Sie und erleben Sie in diesem Band die „Freiheit auf zwei Rädern“.



Werner Reckelkamm, Jahrgang 1955, interessierte sich schon im Alter von 15 Jahren mehr für Mopeds als für die Schule. Seine Energie verwandte er lieber auf das selbst frisierte Mofa und das geschummelte Mokick mit kräftigem Kleinkraftradmotor. Er wurde schließlich zum Liebhaber von klassischen und originalen Maschinen. Besonders am Herzen liegen ihm luftgekühlte Boxer mit und ohne Seitenwagen.

