

Was ist das kopierte Phantom wirklich?

Fahrradhilfsmotorfreunde treffen sich in Kleinmoor und rätseln über Industriehistorie

Von unserem Mitarbeiter
Johannes Kessels

LILIENTHAL. Nicht nur schrauben sollte man können, wenn man sich mit alten Motoren beschäftigt. Auch Fähigkeiten eines Historikers können nicht schaden. Matthias Thomas aus dem sächsischen Riesa hat allerdings noch nicht herausgefunden, was es eigentlich ist, womit er zum Jahrestreffen der Fahrradhilfsmotorfreunde nach Lilienthal gekommen ist. Aber was es nicht ist, weiß er zumindest schon.

Die Interessengemeinschaft der Fahrradhilfsmotorfreunde um den Vorsitzenden Uwe Peters aus Kleinmoor traf sich zum 21. Mal auf dem Gelände der Gaststätte Meyerdiecks Garden zu ihrer Rundfahrt durch das Teufelsmoor. Zugelassen waren Fahrzeuge bis Baujahr 1955. Fahrradhilfsmotoren waren vor dem Krieg und bis in die fünfziger Jahre die Vorläufer der heutigen Mopeds und Mofas, allerdings mit einem wichtigen Unterschied: Rahmen und Motor waren nicht eine Einheit. Die Motoren wurden für sich gekauft und konnten an jedes Fahrrad angesetzt werden. Manche wurden über dem Vorderrad montiert, das sie über eine Reibrolle oder einen Keilriemen antrieben, manche saßen auf dem Gepäckträger und trieben das Hinterrad an, einige saßen ganz konventionell im unteren Rahmendreieck, wieder andere in der Radnabe.

Matthias Thomas war mit einem Adler-Fahrrad aus den zwanziger Jahren erschienen, stilecht mit einer silbernen Plakette auf dem oberen Rahmenrohr: „Gewidmet vom Fahrradclub Adler, 9. Juni 1923“, war darauf eingraviert. Genauso stilecht war der Karbidscheinwerfer am Lenker. Auf eine Vorführung verzichtete der stolze Besitzer jedoch. Da müsste er ja für fünf Minuten Leuchten hinterher eine halbe Stunde putzen. Auch der Motor blieb stumm; im Wohnmobil nebenan schlief seine kleine Tochter.

Die wäre wohl aus der Koje gefallen, hätte Matthias Thomas den Motor angeworfen. Detlef Schoppmeyer vom Vorstand der IG



Matthias Thomas aus Riesa ist zum Fahrradhilfsmotorfreunde-Treffen mit dem ältesten Stück angeeignet: einem Viertaktmotor unbekannter Herkunft aus den 20er Jahren. JKE-FOTO: KESSELS

schwärmt, er klinge wie ein 500er-Motorradmotor. Viel kleiner ist er auch nicht; er hat immerhin, wie Matthias Thomas durch Auslitern (den Zylinder oberhalb des Kolbens mit Flüssigkeit füllen, die dann in ein Litermaß gegossen wird) festgestellt hat, 198 Kubikzentimeter. Seine große Besonderheit ist, dass er nach dem Viertaktverfahren arbeitet – die meisten Fahrradhilfsmotoren sind, wie die Mofamotoren, Zweitakter.

Die Ventile des alten Motors stehen seitlich neben dem Zylinder, was damals durch-

aus üblich war – der Ford Taunus 12 m hatte noch bis 1962 seitlich stehende Ventile. Nur worum es sich bei dem Motor eigentlich handelt, das hat Matthias Thomas noch nicht herausgefunden. Das sei doch ein Alba, meinte Detlef Schoppmeyer nach einem ersten Blick. Das ist er jedoch nicht, sondern eine Kopie eines Motors des Berliner Herstellers Phantom. Dass er kein Original ist, lässt sich daran erkennen, dass er keinen Schriftzug auf dem Seitendeckel trägt.

Ebenfalls sehr selten ist der Gioiello (Ju-

wel) eines Mailänder Herstellers, mit dem der Niederländer Joost Heesakkers aus Weert bei Eindhoven erschienen war. Er besteht komplett aus Aluminium, wiegt nur vier Kilogramm, ist sehr flach und liegend neben dem Hinterrad montiert. Seine Abgase entlässt er durch einen recht ulkigen Auspufftopf in Glockenform durch zwei Schlitze ins Freie. Joost Heesakkers hatte bereits die erste kleine Ausfahrt am Sonnabend mitgemacht, die zur Gaststätte „Zur Semkenfahrt“ in Waakhausen führte. „Gutes Wetter, schöne Gegend, aber etwas wellige Straßen“, meinte er.

Auch Günter Rohwer aus Schwäbisch Gmünd war von der Tour sehr angetan. Er wisse zwar nicht mehr, wo sie überall gewesen seien, es sei aber eine sehr schöne Strecke gewesen, lobt er. Rohwer ist mit einem Rex-Motor gekommen, damals zusammen mit dem Victoria-Aggregat der verbreitetste Hilfsmotor, wahlweise über dem Vorderrad oder im Rahmendreieck zu montieren. Bei Rohwers Gefährt treibt er über Keilriemen das Vorderrad an. Rahmenmontage und Heckantrieb wären schwierig: Rohwers Fahrrad ist ein Dreirad, da sein Besitzer leicht körperbehindert ist. Würde die Hinterachse angetrieben, würde sie ein Differential benötigen. „Das hier ist sozusagen mein Krankenfahrstuhl“, scherzt Rohwer, und dieser Fahrstuhl wird ihn nach dem Treffen noch ein wenig weiter führen: Sein Auto stellt er in Lilienthal unter, und dann geht es auf drei Rädern nach Dänemark.

Nicht so weit fährt Andreas Segelken mit seinem Rad; er wohnt in Lilienthal. Auch er weiß noch nicht so recht, was er sich da vor etwa zehn Jahren an Land gezogen hat. Auf dem Seitendeckel des Motors steht „Triumph“ (Triumphwerke Nürnberg), es handelt sich aber wohl um einen baugleichen Zündapp-Combimot, und auf dem Tank des Rades von 1953, der schon Anklänge an spätere Mopeds zeigt, ist ein verblicherer „Sperber“-Schriftzug zu erkennen. Das frühere DDR-Moped „Sperber“ ist es aber nicht, das steht immerhin fest.