

Einleitung

Die M72 - Story ist ein Text, den ich irgendwann einmal geschrieben habe, als ich lange Weile hatte. Doch dann hatte ich einen Festplattenabsturz und alles auf meinem Rechner war weg, inklusive dieses Textes. Irgendwann hatte ich ihn wohl auch mal ausgedruckt, und eben diesen Ausdruck habe ich gerade eben durch Zufall gefunden. Und ohne dass ich etwas in diesem Text ändere (bis auf die Namen) habe ich ihn hier zum Lesen bereitgestellt. Ich weiß zwar nicht, ob das hier überhaupt irgend jemanden interessiert, aber was soll's. Ich werde daran auch nicht mehr weiterschreiben, was bedeutet, dass einfach so mittendrin Schluss ist. Wenn Du trotzdem weiter liest, wünsche ich viel Spaß dabei.

Die M 72 – Story

So, nun sitze ich hier am Computer und kann nicht weiterschrauben, da mir wieder einmal das passende Werkzeug fehlt. Da habe ich mir überlegt die Geschichte meines ersten Motorrads zu dokumentieren. Dieser Einfall jedoch kam leider etwas zu spät, da ich die ersten zwei Jahre als Motorradbesitzer nicht weiter niedergeschrieben habe. Für diesen Zeitraum habe ich lediglich ein paar Fotos und die Erinnerung.

Im Grunde genommen wollte ich nie einen Motorradführerschein machen, da ich den ganzen schnellen Zweiradkram für viel zu gefährlich gehalten habe. Einige meiner Kumpels versuchten mich damals noch zu überzeugen, jedoch gelang ihnen das nicht. Der eine mit seiner Kawa HI, auch Mach 3 genannt über die ich Anzeigen gelesen habe wie „verkaufe Mach 3, aus Angst“, und der andere mit seiner Guzzi, der erzählte, wie er jenseits der 200er - Geschwindigkeit einen Porsche überholte, welcher gerade an einem anderen Wagen vorbeizog, und das ganze auch noch von der Polizei gefilmt wurde. „Nein Danke“ sagte ich, denn ich wusste genau, dass ich so einen Hobel auch ausreizen würde, wenn ich ihn denn unter'm Arsch hätte. Das war nix für mich, aus das Thema!

Dann kam der Sommer, ein herrlicher Tag, Sonne / 30°C. Ich hatte Langeweile und sah ein wenig in die Glotze. Es lief ein Bericht über Harleyfahrer in Amerika, dazu die richtige Musik. Jawoll, das war's ja wohl, jetzt auf so einem „Ding“ zu sitzen und durch die Sonne zu brutzeln, gemütlich mit 60 oder 80 Sachen, wie auch immer. Einige Zeit später, die Idee mit dem Motorradführerschein hatte sich schon etwas gelegt stand dann ein Amerika Urlaub mit meinem Bruder an. Zu diesem Zeitpunkt war auch noch mein damaliger Pkw ein wenig defekt, und ich fragte einen Kollegen, ob er jemanden kenne, welcher mein Fahrzeug kostengünstig Instandsetzen könne. Diese Frage wurde dann glatt bejaht, und so gab ich mein Auto in unbekannte Hände, während ich mich im Urlaub vergnügte. Spätestens in Daytona, wo so mächtig geile und geniale Harleys rumfahren, dann auch noch ein Besuch im Daytona - Classic - Museum, in dem uralte und tierisch viele dieser Legenden zu bestaunen waren, stand für mich fest: wenn ich zurück bin mache ich den Lappen. Das Geld für'ne Harley werde ich zwar erst einmal sowieso nicht auftreiben können, aber der erste Schritt wäre dann schon getan. Dieser Gedanke ließ mich den gesamten Urlaub nicht mehr in Ruhe.

Nach vier Wochen Amerika, wieder in der Heimat und am Arbeiten, holte mich dann der „unbekannte Automonteur“ mit meinem Wagen, der auch wieder in Ordnung war, vom Bahnhof ab. Als ich in den Wagen auf der Beifahrerseite einstieg, sah ich zuerst die Flasche Flens, die er zwischen den Beinen, auf dem Sitz abgestellt hatte. Dann einen langen Bart und - ach, eigentlich sah ich das, was für mich den typische Harleyfahrer ausmachte. Und so war es dann auch. PS und ich unterhielten uns natürlich erst einmal über die Reparatur von meinem BMW. Dann erzählte ich ein wenig von meinem Urlaub, den Bikes und von meinem Entschluss den Lappen zu machen. PS wollte mir dann gleich irgend so'n Motorrad andrehen, welches er noch im Schuppen stehen hatte, auch gedrosselt, etc., etc.. Ich jedoch wollte eher etwas altes, kultiges, laut knatterndes. Daraufhin kam spontan die Antwort: „Broddo hat noch'ne alte M 72 im Schuppen stehen, die er loswerden will. Die Anzeige in der Zeitung kommt in zwei Tagen raus. Wir können ja mal gucken fahren.“ Gesagt, getan, nächsten Tag standen wir bei Broddo auf der Matte. Dann ging alles ganz schnell: Motorrad angesehen, angehört. Preis abgemacht: inklusive Schrauberhandbuch, Ersatzmotor, drei zusätzlichen Sätteln, zwei originalen Blechseitentaschen, zweitem Tank und einer Schubkarre voll mit weiteren Teilen: 2300,-DM. Das Geschäft wurde per Handschlag besiegelt, musste ich das Ding bloß noch nach Hause kriegen. Nun ja, sie fuhr ja, aber ich hatte noch keinen Lappen, und so vertrauenswürdig sah sie nun auch nicht aus, zumal sie über zwei Jahre im Schuppen stand, **meine M 72**. Die Lebensgefährtin von PS erklärte sich bereit, wenn ich einen Anhänger besorgen würde, die Kiste mit mir abzuholen, da ich keine Anhängerkupplung an meinem BMW hatte. Nun stand **mein** Motorrad unterm Carport, fehlte nur noch die Restaurierung und natürlich der Führerschein. Mit LaK (dem „Mach 3“ Besitzer) schraubte ich an Himmelfahrt 1996 das Teil zumindest soweit zusammen, dass man einigermaßen sicher damit fahren konnte. Schnell einen zweiten Sattel montiert und ab, ohne TÜV natürlich, zum Deich geknattert Lars als Fahrer, ich hinten drauf. Man, war das geil, und alle haben uns hinterhergeschaut. Die Fahrschule absolvierte ich in dieser Zeit schon ziemlich schnell, nur die nötigen Pflichtstunden abgerissen, und das war's. Jetzt noch das größte Problem: der TÜV. Anfangs traute ich mich nicht so richtig mit der Instandsetzung zu beginnen, da ich keinen blassen Schimmer von Motorrädern, geschweige denn Motoren hatte. Also wollte ich einfach mal so zum TÜV fahren, um nur mal so zu sehen, was die so bemängeln. Dann hätte ich ja zumindest schon mal gewusst, wo ich anfangen müsste. Also schnell die Deckungskarte, bzw. Berechtigungsschein geholt. Freitags ist Baurat - Tag beim TÜV, also wartete ich diesen Tag sehnsüchtig ab. Es war schon Herbst, morgens Bodenfrost, ich in voller Montur raus, und - nix und: das Scheißding wollte einfach nicht anspringen. Völlig frustriert, nach zwei Stunden „aufdemkickstarterrumspringen“ zog ich mich zurück in meine Wohnung und betrank mich sinnlos.

Ich wartete das Frühjahr 97 ab, da ich keine Werkstatt hatte, in der ich im Winter arbeiten konnte. Jedoch bemerkte ich, dass ich ein neues Scheinwerferglas brauchte, welches ich in Kiel Raisdorf, ca. 150 km entfernt, ergattern konnte. Dieses musste ich dann auch noch in den alten Scheinwerferrahmen mit Silicon einsetzen. Jedoch bekam ich das Bike immer noch nicht wieder zum Laufen - alles noch mal durchgemessen. Ventilspiele überprüft und neu eingestellt, eigentlich alles, was in meiner Macht stand. Auch andere Biker konnten mir nicht weiterhelfen. Ich schob die Schuld auf die Zündkerzen, da der Zündfunke meines Erachtens nach zu klein war. Also nahm ich die Bosch - Kerzen, welche ein Händler aus einer Vergleichsliste mit den originalen aussuchte, sowie die Originalkerzen und suchte einen anderen

Händler auf, dem ich auch das Schrauberhandbuch vorlegte. Diesem kompetenten Mann fiel sofort auf, dass die Kerzen, die ich benutzte, völlig falsch waren. Also kaufte ich auf seine Empfehlung hin die Bosch W7AC, die in etwa den richtigen Wärmewert von 145 besaßen. Also, schnell nach hause, Kerzen gewechselt. Startprozedur durchgeführt, und siehe da - beim zweiten Versuch sprang meine M 72 an und lief, wie nie zuvor.

Kurz darauf hatte ich meinen neuen Berechtigungsschein und fuhr Freitag, den 25.04.97 zum Baurat (TÜV) und mit einem Untersuchungsbericht zurück, auf dem das Feld „erhebliche Mängel“ angekreuzt war. Ich hielt die Liste der Mängel für nicht sehr lang und war froh, dass die Kiste nicht sofort stillgelegt wurde. Die Mängel beschränkten sich auf ein fehlendes Fabrikschild, die Fahrgestellnummer war hinten links eingeschlagen (schwachsinnige Vorschrift: muss vorne rechts), das Abblendlicht war defekt (peinlich, peinlich), und da kein Lenkradschloss vorhanden war, musste ein Bügelschloss o.ä. mitgeführt werden. Die Radlager vorne und hinten hatten zuviel Spiel, der Ständer klappte nicht automatisch hoch, bzw. es war keine Ständerwarnleuchte vorhanden, die Ansauggummis zu den Zylindern waren porös, die Kronenmutter der Hinterachse war nicht durch einen Splint gesichert und die Bremsankerplatte des Vorderrades hatte zuviel Spiel. Das war eigentlich schon alles. Also kaufte ich schnell ein billiges Schloss, ließ mir beim Pokalmacher ein „Typenschild“ anfertigen, wechselte die Glühlampe, ersetzte die porösen Ansauggummis durch Kühlwasserschläuche eines Pkw, steckte ein Stück zurechtgebogenes Blech in die Justierung der Bremsankerplatte und baute einen Endschalter an den Seitenständer, mit Warnleuchte im Lampengehäuse. Gegen die zu großen Radlagerspiele habe ich lediglich die hintere Radmutter etwas fester angezogen, bevor ich sie durch einen Splint sicherte. Am Vorderrad wusste ich nicht, wie ich das regeln sollte, also habe ich das so gelassen, wie es war. Statt die an der falschen Stelle eingeschlagene Fahrgestellnummer nochmals zu verewigen, ließ ich mir bei der Nachuntersuchung am 09.05.97 eine Sondergenehmigung erteilen und dieses in meinen Fahrzeugbrief eintragen. Das kostete mich dann auch noch mal zusätzliche 60,- DM. Merkwürdigerweise war auch das so belassene vordere Radlagerspiel bei der Zweituntersuchung in Ordnung. Fazit: **„ohne Beanstandung“!!!**

Nun konnte auch für mich die „Bikersaison“ beginnen. Ich traute der ganzen Sache jedoch noch nicht so richtig, da PS mir als erfahrener Biker riet, den gesamten Motor, mit Getriebe und allem, was dazugehört, erst einmal richtig durchzuchecken. Ich jedoch war der Meinung, dass er zwar Recht hatte, jedoch lief die Kiste ja, und der TÜV fand das ja auch in Ordnung, bis auf das Tachometer, das nach des Prüfers Meinung ein bisschen zuwenig anzeigte. Wie sich später herausstellte, zeigt das Tacho wirklich ca. 25% zu wenig an. Daran gewöhnt man sich jedoch. Außerdem fährt die Maschine jetzt, wo ich das weiß statt 80 km/h glatte 100 km/h und sogar noch ein bisschen schneller. Bei einer Vergleichsfahrt mit dem alten BMW 2002 von Kirk rannte die Kiste sogar 110 km/h. Ich dachte jedoch, ich fliege. Angemessen ist also eine Geschwindigkeit zwischen 60 und 80 km/h auf der Landstraße. Für die Autobahn ist das Teil also nicht bestimmt, aber genauso wollte ich es ja haben. Noch im Mai 1997 war ich der Meinung: Es ist egal, welche Farbe ein Motorrad hat - Hauptsache schwarz ! Also kaufte ich mir schnell einen Pott schwarze Farbe, den passenden Sprühlack, für die Stellen, an die ich mit Rolle und Pinsel nicht drankomme und Kreppband zum Abkleben der Teile, welche nicht „lackiert“ werden sollten. Die ganze Arbeit dauerte nur wenige Stunden. Aber irgend etwas störte mich

noch: die rostigen Zylinder und Auspuffanlagen. Für dieses Problem haben aber findige Leute den Auspufflack erfunden - genial. So schnell ändert man also das Aussehen einer M 72 vorteilhaft.

So. alles schön und gut- aber.....

..... irgendwie war mir das Motorengeräusch ein wenig zu „leise“. Aber wofür gibt es denn die ach so beliebten Stahlhändler? Also habe ich kurz nachgemessen, welchen Durchmesser die Krümmer am Ende haben und bin nach Niebüll gefahren, zu eben genanntem Geschäftsmann. Meine Bestellung: zwei Rohre, 1 ¼ Zoll, je 60cm lang. Das ganze hat mich 12,80-DM gekostet. Wo gibt es wohl sonst noch so günstige Auspuffanlagen, wenn nicht im Stahlhandel. Wieder Zuhause angekommen machte ich mich sofort ans Werk, sägte die Enden der Krümmer ca. 5 cm, ein. um sie ein wenig zu verjüngen, setzte die Rohre dagegen und wuchtete diese mit dem Hammer über die eingesägten Enden - noch Schellen an die Enden gesetzt und - fertig...

Die ersten Touren waren nur kurz. Bekannte besucht in Niebüll, Horsbüll, Süderlügum, usw.. Weitere Strecken habe ich mir, bzw. dem Bike nicht zugetraut. Nachdem ich also nur so meine Runden drehte, und so schon ca. 500 km abgerissen habe (vielleicht waren es auch 800 km, wer weiß das schon?), und das praktisch immer um Klanxbüll herum, in immer größer werdenden Radien, damit ich im Falle des Falles nicht so weit nach Hause zu schieben habe, dachte ich mir: LaK erzählte was vom „Norddeichfestival“ in der Nähe von Husum - da knatterst du jetzt hin! Gesagt, getan, los ging's! Natürlich war das Festival *nicht* in der Nähe von Husum, sondern irgendwo in Dithmarschen, wie ich jedoch erst zwei Tage später erfähr. Dafür machte ich meine ersten Erfahrungen mit dem lieben Platzregen - Scheiße. Es hellte jedoch schnell wieder auf, was aber die Tatsache nicht änderte, dass ich total durchnässt war und einen Zwischenstop in Husum bei Schinken einlegte, um mich ein wenig aufzuwärmen und einen Kaffee zu trinken. Als dann die Sonne wieder richtig schön zu scheinen begann, machte ich mich wieder auf den Weg, das Festival zu suchen. Norddeichfestival muss auf Nordstrand stattfinden, dachte ich so und fuhr auf der Suche gleich zweimal um Nordstrand herum und dann wieder durch Husum zurück nach Hause, als ich nicht fündig wurde. Das war also meine erste ca. 300 km - Strecke, und die hatte ich mit meinem Bike tadellos überstanden. Das machte mir natürlich Mut auf eine Wochenendtour nach Kiel. Also checkte ich die alte Karre, Erstzulassung 08 / 1958, nach bestem Wissen und Gewissen nochmals durch, was sich damals auf das Kontrollieren der verschiedenen Ölstände beschränkte, bepackte den Russen mit dem Gepäck, Motor- Gabel- und Getriebeöl, Ersatzzündkerzen und mehreren Kilo Werkzeug und machte mich auf den Weg, unter Kopfschütteln der Nachbarn, die meine M 72 aber mit Hochachtung bestaunten und erwähnten, dass das wenigstens noch Stil habe, im Gegensatz zu so hochgetunten Kisten, wie sie sonst so rumfahren. Jedes noch so kleine unbekannte Geräusch löste in mir eine Art Panik aus: Was, wenn ich jetzt liegen bleibe, mitten in der Pampa? Das passierte jedoch nicht. Mit einem Zwischenstop zum Tanken und Öl nachfüllen kam ich tatsächlich freudestrahlend in Kiel an. Auch meine Kumpanen staunten nicht schlecht: „Der hat das tatsächlich geschafft!“.

Dann jedoch beging ich einen Fehler und verlieh mein Mopped (zum letzten mal), was eine Menge Stress verursachte. Ich machte LaK nämlich nicht auf die Besonderheiten einer russischen M 72 aufmerksam, und so drehte er beim Abstellen des Motors den Zündschlüssel ganz nach links, was bei einem „normalen“ Motorrad

ja auch in Ordnung ist Bei diesem jedoch ist die ganz linke die Parklichtstellung, wobei so eine 6V - Batterie schnell leergelutscht ist. Das Ende vom Lied: Batterie leer, und niemand im Bekanntenkreis, der ein Batterieladegerät mit eben dieser 6V - Spannung besaß. Nach 3-4 Stunden hatten wir, nach viel herumtelefonieren, endlich eines aufgetrieben, jedoch stand mein Motorrad bei LaKs Eltern. Dort hatte er die Kiste, welche um die 240 Kilo wiegt, bei ca. 25°C hingeschoben. Seiner Aussage nach stand ihm schon nach gut 50 Metern der Schweiß bis zur Kniehöhe in seiner Lederhose, da dieses Ped mit seinem 1 Meter breiten Lenker auch noch ziemlich unhandlich ist. Nun denn, Ladegerät aus LaKs Vadders Firma geholt, Batterie ausgebaut, geladen, Kaffee und Kuchen gehabt, Batterie eingebaut und ab ging's, unter Gelächter LaKs Mutter über das „Gammelding“. Ich habe diese Bezeichnung für *meine M 72* jedoch mit Humor genommen, da man dieses Wort auch dänisch interpretieren kann- was übersetzt „altes Ding“ bedeutet, und das wiederum trifft ja auch zu.

Nächsten Tag fuhr ich dann zu Julio und Steffi (der Anfangs erwähnte Guzzi - Mann), auf einen kurzen Besuch, auch aus Vorführzwecken. Bei der Abfahrt hörte Steffi sich auch noch mal den Sound an, nickte anerkennend, und ich fuhr ab, Richtung Heimat. Dann passierte es: Mitten in der Holtenauer Straße ging der Motor aus! Scheiße, was nun? Fehlersuche war angesagt, jedoch ohne Erfolg. Also schnappte ich das Bike, schob es auf den Bürgersteig und schuftete zurück in Richtung Julio und Steffi. Das ganze auch noch bergauf, und die Sonne brannte immer noch warm. Zum Glück ging es dann wieder bergab, so dass ich wenigstens die zweite Hälfte der Strecke rollen konnte. Lachend und schadenfroh stand Steffi da (seine Kiste lief zu diesem Zeitpunkt nämlich auch nicht, genau wie LaKs Kawa, was ich natürlich schon länger ausnutzte, um ein wenig zu lästern). Ich machte mich also mit der Bahn auf den Heimweg, um irgendwann einmal einen Anhänger und einen Wagen mit Anhängerkupplung zu organisieren. Zum Glück erklärte Ladelund - Kirk sich bereit, sich die Zeit zu nehmen und mit mir die Kiste abzuholen. Das war dann also meine erste mehrtägige Tour mit meiner altersschwachen Kiste.

Zuhause angekommen war der Fehler schnell gefunden. Eine am Kabelschuh gebrochene Leitung war Schuld. Seitdem habe ich mich eigentlich nicht mehr weiter getraut als kleine, dann immer größer werdende Radien um Klanxbüll herumzufahren, damit ich, im Falle des Falles, nicht so weit nach Hause zu schieben habe.

So, das wars.

Hier geht's nicht weiter. Aber wie gesagt, der Text ist alt und ich bin später doch noch mal mit der M72 nach Kiel gefahren. Und auf dem Rückweg ist mir dann das Kupplungsseil gerissen und ich hatte keinen Ersatz dabei, ...

... aber das ist eine andere Geschichte