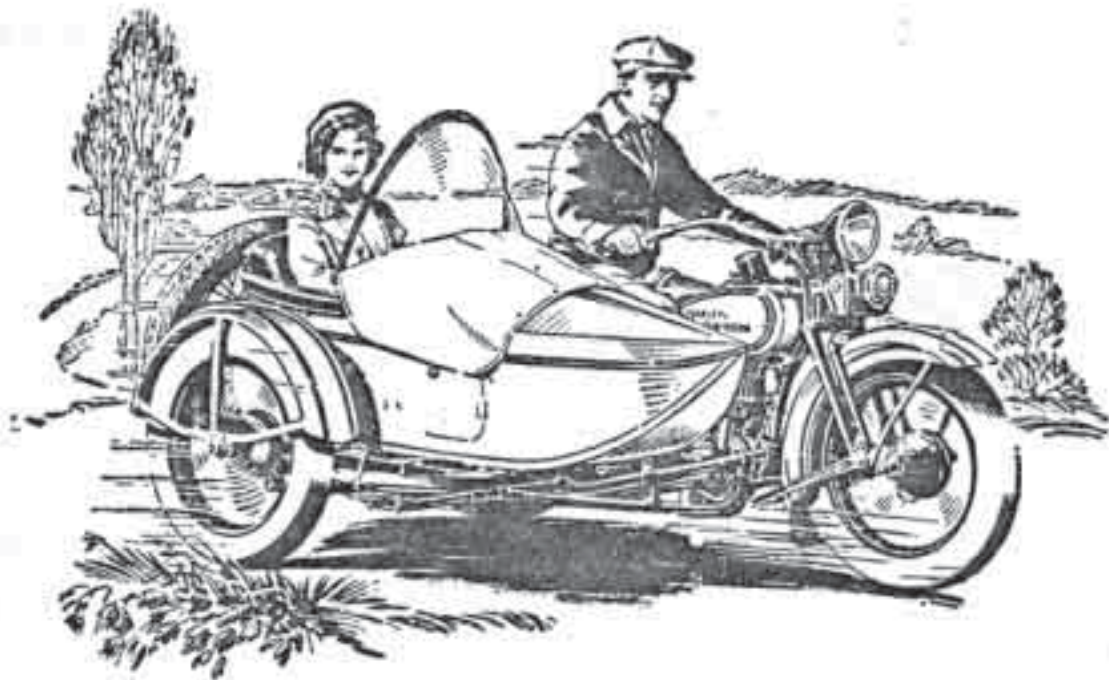


**Konrad Knirim**  
**Mein**  
**Harley-Davidson**  
**Gespann**

**Eine persönliche Motorrad-Geschichte  
um die Restaurierung eines alten Motorrades**

[www.knirim.de](http://www.knirim.de)





**Konrad Knirim**

## **Mein Harley-Davidson Gespann**

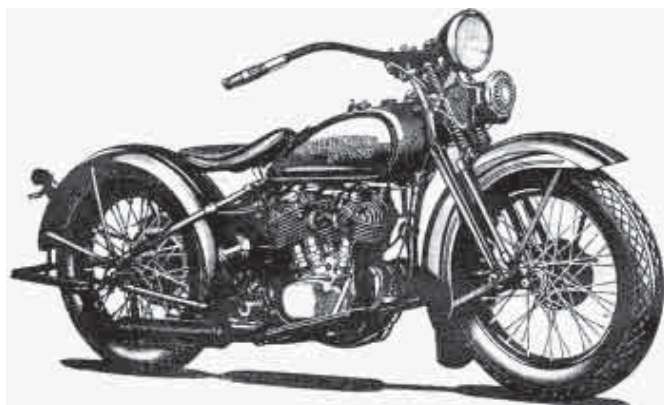
Selbstverlag 2. Auflage 1986  
DTP-Aufbereitung 2004  
[www.knirim.de](http://www.knirim.de)

**Eine persönliche Motorrad-Geschichte,  
die Restaurierung eines alten Motorrades und  
eine Typengeschichte Harley-Davidson**



# Inhaltsverzeichnis

<b>0 Vorwort .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Meine Motorradgeschichte .....</b>	<b>6</b>
1.0 Bis zum Kauf der Harley	6
1.1 NSU Max	6
1.2 BSA Thunderbolt	6
1.3 BMW R60/5	6
1.4 UT Bergmüller	9
1.5 Menschen und Motorräder	10
1.6 Kawasaki 900	12
1.7 Schluss damit	12
<b>2 Die Restaurierung einer Harley-Davidson .....</b>	<b>13</b>
2.1 Teile Einsammeln	13
2.2 Teile Aufarbeiten	15
2.3 Bis zur Fahrtüchtigkeit	17
2.4 Die Zulassung	19
<b>3 Maschinenbeschreibung .....</b>	<b>21</b>
<b>Harley-Davidson 34 VFD 74”” .....</b>	<b>21</b>
3.1 Der Antrieb	21
3.2 Das Fahrgestell	22
3.3 Die elektrische Anlage	24
3.4 Details und Zubehör	25
<b>4 Typengeschichte Harley-Davidson .....</b>	<b>28</b>
4.1 Vorgänger und Schwestern	28
4.2 Das V-Modell von 1930 bis 1935	30
4.3 Die Nachfolger	31
4.4 Militärmaschinen	33
<b>5 Die Gespanne und andere Dreiräder .....</b>	<b>34</b>
5.1 Erste Gespanne	34
5.2 Package Trucks	34
5.3 Das Servi-Car	36
5.4 Quellenverzeichnis	37
<b>6 Anhang .....</b>	<b>38</b>
6.1 Promotion	38
6.2 Odtimer Rally	38
6.3 Das Dreiergespann von IBM	38
6.4 An- und Verkauf	39
6.5 Abschied	39



# 0 Vorwort

Nachdem dieser Motorrad-Veteran sich allmählich der Fertigstellung näherte, war ich schon froh, nicht mehr in Rost und Wagenschmiere zu arbeiten, sondern mehr und mehr mit sauberen Chromteilen, Lackier-Feinheiten und dem elektrischen Schaltplan zu tun zu haben. Die Hände wurden sauberer und das Objekt immer schöner. Ich war froh, als das Ganze fertig war, aber das Fotografieren, Sortieren der Unterlagen, etc. ging noch ein bisschen weiter, und das Bedürfnis, sich damit zu beschäftigen, war noch nicht ganz befriedigt. So reifte die Idee, diese Erfahrungen aufzuschreiben und somit auch meinen interessierten Freunden zugänglich zu machen. Das Ergebnis liegt hier vor und dient mir als Erinnerung, Fotoalbum und Adressensammlung.

Nachdem mir zunächst eine Bekann-

te den Text auf einer Schreibmaschine geschrieben hatte und ich viele Kopien davon verteilt hatte, habe ich jetzt alles noch einmal auf meinem PC erfasst, um es in neuer Form, im Inhalt aber gleich vorzulegen, bzw. für mich abzuheften.

Der Inhalt besteht aus drei Teilen, welche für den Leser unterschiedlich interessant sind:

Der erste Teil ist sozusagen der Erlebnisbericht meiner Motorrad-Vergangenheit und der Restaurierung. Mir selbst machen immer wieder die Menschen und die Umstände und Zufälle drumherum Freude.

Der zweite Teil enthält die technische Beschreibung dieser Maschine. Dies wird nur der mit Freude lesen, wer eben an diesen technischen Details in-

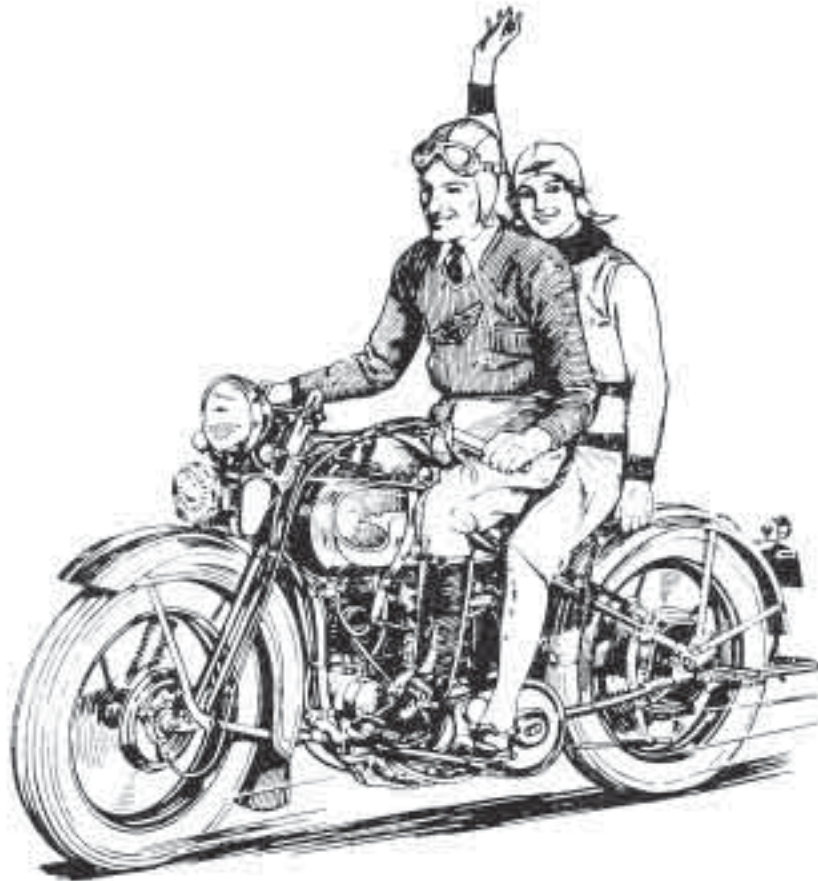
teressiert ist, vielleicht weil er eine ähnliche Arbeit hinter oder vor sich hat.

Der dritte Teil befasst sich mit der Produktgeschichte dieses Motorrad-Herstellers bis zum 2. Weltkrieg. Diese ist sicherlich mehr für Freunde dieser Marke interessant

Zu dem Briefwechsel im Anhang muß ich wegen des Ernstes des Schreibens der TH Aachen hinzufügen, dass ich es so ernst auch wiederum nicht gemeint habe, für diese Arbeit einen Doktor-Hut zu bekommen. Es war mehr eine Reaktion auf Sticheleien von Freunden, ob ich noch in Sachen Motorrad promovieren möchte.

Der Leserin und dem Leser wünsche ich Freude an der Lektüre und an den Bildern.

1984



# 1 Meine Motorradgeschichte

## 1.0 Meine Motorräder

Meine Liebe zum Motorrad fing damit an, dass ich 1967 als Student nicht mehr ein Auto mit einem Freund teilen wollte und mir deshalb für 250,- DM mein erstes Motorrad kaufte, eine NSU Baujahr 1955, z.T. zerlegt und mit Horex-Teilen verändert.

### 1.1 NSU Max

In dieser Zeit kam es öfter vor, dass ein fein gesäuberter Max-Motor meinen Arbeitstisch im Studentenwohnheim für Wochen in Beschlag nahm, weil sich mal wieder der Pleuellagerkäfig aufgelöst hatte oder die Schubstangensteuerung zu viel Spiel hatte, so dass die Ventilsteuerzeiten einer dringenden Korrektur bedurften. Als ich dieses gute Stück 1970 verkaufte, war es in einem Zustand, dass es heute gut in mein kleines Privatmuseum gepasst hätte.

### 1.2 BSA Thunderbolt

Aber wie fast immer konnte ich mir meinen nächsten Traum nur auf Kosten des alten als Anzahlung leisten: Ich kaufte mir eine 1-jährige BSA Thunderbolt 650 ccm. Es war ein wunderschönes Motorrad, aber ich entdeckte mit fortschreitender Komplettierung der richtigen Kleidung den Sinn für Langstreckenfahrten. Dabei holte ich mir bzw. der B S A zweimal verbrannte Ventile und einen Kolbenfresser, so dass ich mich nicht mehr traute, der schönen englischen Lady mehr als 120 km/ Dauergeschwindigkeit zuzumuten. Dazu braucht man aber keine 650 ccm und nominelle 53 PS.

Also juckte mich der Hafer, und ich



NSU Max

verkaufte meine Schönheitskönigin gegen eine Gummikuh: Diese war zwar vergleichsweise hässlich und behäbig aber zuverlässig.

### 1.3 BMW R60/5

Über viele Touren nach Südeuropa und Nordafrika, wie z.B. eine Fahrt mit meinem Bruder als Sozus mit vollem Gepäck nach Neapel, per Fähre nach Tunesien und rund 6000 km durch Nordafrika, lief das Uhr-

werk ohne irgendein Problem. Nur obendrauf ist ein Loch mit Deckel, da hinein gehört Benzin, ansonsten muß nur rechts am Griff gedreht werden, und vier Hebel sowie drei Schalter müssen je nach Verkehrslage bedient werden.

Da ich nun nicht immer unterwegs sein konnte und die abendlichen Rundfahrten um Düsseldorf, ins Ruhrgebiet und an den Niederrhein sich wiederholten, merkte ich, mir

BSA Thunderbolt





Konrad auf BSA

fehlt etwas: Bauen und Schrauben! Ich brauche wohl als Ausgleich für die viele Bürositzerei und Autofahrerei die Handarbeit zur Erholung. Aber was sollte ich denn an einer tun? Tunen? Mit schönem Zubehör schmücken? Das falsche Objekt! Wie auch sonst schon mal im Leben erfüllt eine Liebe nicht alle Träume. Die BMW ist die Vernunftlösung. Ich habe sie auch immer noch und habe auch eine weitere große Nordafrika-reise hinter mir.

Es musste etwas Neues, Anderes her. Also lungerte ich an der Tankstelle herum, an der sich zwei Nachbarn je

eine Zündapp KS 601 herrichteten, fragte Josef Joy in Holzwickede, ob er mir nicht aus England eine Vorkriegs BSA besorgen könnte, durchforschte die MOTORAD Kleinanzeigen nach Gespannen, spionierte auf Reisen in Bauernscheunen und Geräteschuppen herum, bis ich durch eine Annonce auf Jack Lammel in Düsseldorf aufmerksam wurde.

Jack Lammels Vater hatte nach seinen Angaben schon vor dem 1. Weltkrieg Düsseldorfs größte Motorradwerkstatt, und das hieß nicht große Schaufenster und ein gut sortiertes Lager an sauberlich verpackten Er-

Konrad auf BMW



Konrad Knirim

satzteilen, sondern Schmiede, Schweißerei, Schlosserei, Klempnerei etc. Hiermit wuchs Jack auf. Zwischen den Weltkriegen kam noch eine Fahrradfabrikation unter der Marke JLD hinzu.

Dass in solch einem Betrieb, wenn er nicht nur wirtschaftlich, sondern auch mit Liebe zur Sache geführt wurde, viele interessante neue und gebrauchte Motorräder zum Verkauf standen, defekt oder unbezahlt stehen blieben oder gezielt gesammelt wurden, liegt nahe.

Als der zweite Weltkrieg kam, begann Jack etwas, was aus damaliger Sicht vielleicht klug, aus heutiger Sicht aber verheerend war: Er nahm fast alle seine Motorräder auseinander und stapelte fein säuberlich getrennt Räder, Rahmen, Motoren, Lenker, Bleche, Zündmagnete und Lichtmaschinen insgesamt, wie er selber übertreibend sagte, von ca. tausend Motorrädern. Das rettete diesen unschätzbaren Bestand vor der Rekrutierung durch NSKK bzw. Wehrmacht und z. T. vor der Zerstörung durch Bomben, welche Haus und Werkstattgebäude niederlegten und ausbrennen ließen.

Während dieser Zeit war Jack Krad-Spezialist bei der Wehrmacht, genauer bei Generalfeldmarschall Erwin Rommel dem Wüstenfuchs in Nordafrika. Was das bedeutete, können auch wir Jüngeren uns anhand von Bildern und alten Wochenschauen aus dem Afrikafeldzug vorstellen. Zündapp KS 750 (Sahara) und BMW Gespanne auf den wellblechartigen Pisten der Rollbahnen von Tunesien und der Cyreneika, Benghazi, Tobruk, El Alamein.

Nicht zufällig bin ich mit meinem Bruder von Ägypten aus dort gewesen. Die spannendsten Geschichten, die Jack erzählen konnte, waren aus



Mit meiner BMW 1978 auf einer Wüstenpiste in der Sahara

dieser Zeit. Ich hätte das auf Tonband aufnehmen sollen, denn inzwischen ist Jack Lammel gestorben. Damit werden auch all die zerlegten Maschinen nicht wieder zusammengebaut werden können.

Jack hat erzählt, wie dick seine Handgelenke waren, als er an einem Tag 1.000 km Piste auf einer R 75 und mit einem Offizier im Seitenwagen zurückgelegt hat. Diese Entfernung war übertrieben, denn so, wie die Wüstenpisten aussehen (s. Bild), schafft man das vielleicht heute in einer Wüstenralley.

Rommel hat ihn mal nach der Qualität einer Lieferung von Puch Motorrädern gefragt. Jack hat geantwortet: Für Nordafrika nicht einsetzbar, worauf Rommel sie gesprengt haben soll, um sie auch nicht den Engländern zu überlassen. Die Meldung ans OKW lautete: Verlust durch Feindeinwirkung.

Weil mit der Dauer des Krieges nach und nach alle Bronze- und Stahlteile in den Motoren durch Stahl ersetzt wurden

und immer mehr Ausschuss ausgeliefert wurde, musste aller Krad-Nachschub erst von Jack und seinen Leuten nachgearbeitet werden.

Er hat aber auch über andere Seiten des Krieges erzählt, wie sie in Tunesien eine Grabhöhle entdeckt hatten, den Kompaniekoch dort hinein schickten, weil dort Fleischvorräte versteckt seien. Dieser soll vor Wut über den makabren Scherz die ganze Ruhestätte verwüstet haben. Jack war gegen den Krieg, weil er sinnlos zerstörte und er war auch gegen das Regime, weil es von Großschnauzen geführt wurde. Er soll das auch vor Nazi-Größen gesagt haben, aber sein dringend benötigter Sachverstand hat ihn wohl vor Schaden bewahrt.

Als er nach Kriegsende nach Hause kam, mussten erst die Trümmer seines Hauses geräumt werden. Als ich bei ihm eine Harley-Kurbelwelle mit Pleueln fand, sagte Jack, die müsse neu gehärtet werden, da sie 1945 im Schuppen ausgeglüht sei. Nur wenige Motorräder waren in dem Schup-



Gedenktafel in El Alamein

pen verbrannt, da die meisten zerlegt im Keller und woanders lagerten. Zum Räumen diente ein - welcher Zufall - Harley-Davidson Gespann. Das Seitenwagenboot war durch einen Eisenkasten ersetzt, der mit Schutt und Steinen bepackt wurde. Wenn dieser Lastkarren mit dem Vorwärtsgang nicht aus der Kellergrube kam, ging es mit dem Rückwärtsgang: Das war ein Package-Truck.

Das, was dann normalerweise folgen musste: Wiederaufbau, Neuanfang, wurde verpasst. Als die Stadt und andere Interessenten immer begehlicher auf das große unbebaute Eckgrundstück im dicht besiedelten Düsseldorf-Oberbilk schauten und zudem der Hausseggen im Einfamilienhaus seiner Frau schief hing, machte Jack auf seine Weise Nägel mit Köpfen, kaufte zwei große Wohnwagen, einen für sich und einen für seine Sammlungen an technischen Unterlagen, Motorradliteratur und Fahrzeugpapieren und zog auf sein väterliches Eigentum ohne fließendes Wasser, ohne Strom etc. Er hatte dort ein Telefon, und sein Sohn versorgte



ihn mit Frischwasser, Propangas und Heizöl. Seine vielen Katzen versorgte er väterlich, und diese hielten ihm dafür das Grundstück frei von Ratten.

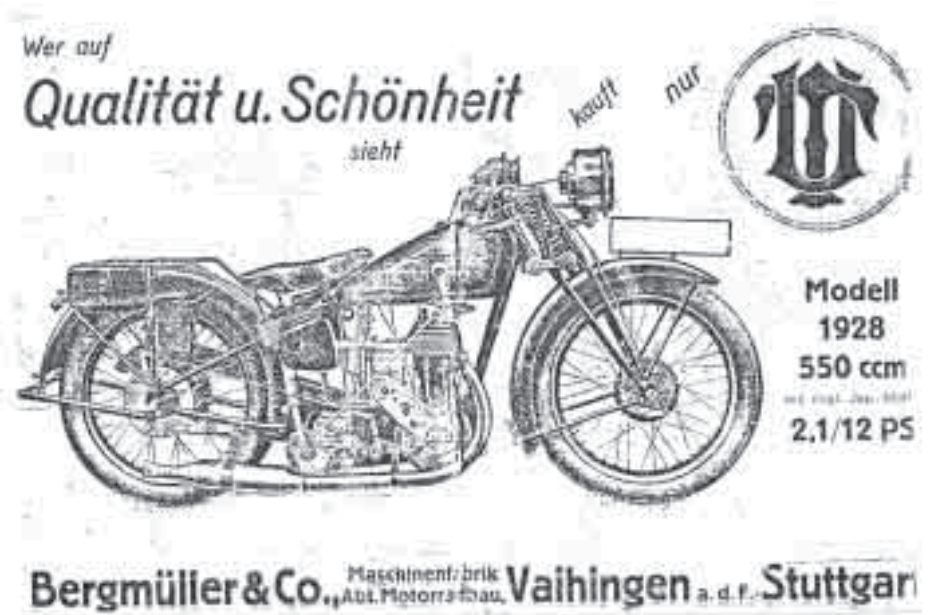
So war Jack Lammel ein kleiner Fels in der Brandung von Grundstück-Spekulanten, Supermarktketten und Wohnungsbau in einem sowieso schon überbesiedelten Stadtgebiet.

Jack war natürlich wirtschaftlich ohne einen Erfolgssinn, aber er war fleißig und ein begehrter Karosserie-schweißer in einer benachbarten LKW- Aufarbeitungswerkstatt. Er verstand was von Blecharbeiten. Ich habe gesehen, wie er aus alten VW-Kotflügeln und -Hauben originalgetreue Motorradschutzbleche zusammenschweißte und aus Nirostarohren eine Auspuffanlage formte und schweißte.

## 1.4 UT Bergmüller

Zu diesem Jack Lammel kam ich 1975 und wollte eine 500-er Einzylinder-Viertakt-Vorkriegsmaschine. Das war so eine Größenordnung, die ich mir arbeitsmäßig und finanziell zutraute. Die gerade von ihm wieder aufgebaute Rudge-Rennverein mit 4-Ventil-Bronzekopf war schon ein Schatz, aber bei einem Preis von 5000,- DM, zu dem sie dann auch mit Kuschhand an einen Liebhaber nach Leverkusen ging, mir zu teuer. Jack bot mir dann eine UT, Baujahr 1928 mit 550 ccm JAP-Motor an. Der Preis stimmte und dies schien mir der richtige kleine Dampfhammer für mich zu sein.

Doch die UT gehörte nicht zu den wenigen Maschinen, die komplett unter einer Plane auf dem Hof standen, sondern sie musste in allen Teilen zusammengesucht werden. Die großen Teile, wie JAP-Motor, Hurth-Getriebe, Kotflügel, Rahmen, Tiger-



gabel und Wulsträder waren schnell beisammen, und Jack kannte jedes Detail. Er spannte die Räder mit neuen Speichen schlagfrei, die Kurbelwelle wurde exakt fluchtend mit neuen Lagerschalen und -Rollen zusammengepresst und alles technisch korrekt aufgebaut.

Ich half bei allem und lernte viel. Um den Lenker mit Hebeln etc. zu suchen, habe ich den ganzen Boden des Hauses seiner Frau um- und aufgeräumt: Bündelweise Lenker, haufenweise Lichtmaschinen und Motoren, stapelweise Rahmen und Blechteile. Am Ende war alles da, aber es hat ein Jahr gedauert.

## 1.5 Menschen und Motorräder

In dieser Zeit wurde natürlich nicht nur gebaut und gesucht, sondern auch viel geredet. Ich habe viele Leute mit diesem Hobby kennen gelernt: Da war Heinrich Sommer, der in seinem Schuppen -zig komplette Spitzenstücke hatte: AJS 1000, Panther 600, 2x Indian, Harley 1200 von 1928, Zündapp KS800, BMW, Norton Manx, BSA, Krupp Roller und mehr. Ganz zu schweigen von seinen Juwelen, die nur zeitweise an Museen ausgeliehen waren: Hildebrand und Wolfmüller von 1894, das erste Serienmotorrad der Welt aus

Die UT wie ich sie von Jack Lammel übernahm





Heinrich Sommer auf seinem Werkstattthof 1976

München und eine NSU 750 V-Zweizylinder von 1911. Nach einem Herzinfarkt hat er alles an einen Sammler mit einem privaten Motorradmuseum in Moers verkauft. Ein Menschenleben reicht sicher nicht aus, um dies alles aufzuarbeiten.

Aber vielleicht muß man auch gar nicht alles renovieren. Die Stücke sind, wenn sie komplett und original sind, interessant, so wie sie uns nun mal hinterlassen sind.

Ich lernte die Brüder Heil kennen, die ihre Vorliebe für diverse NSU hatten und neben Heinrich Sommer und mir die einzigen aus der Motorradgilde auf Jack Lammels Beerdi-

Haus und Flugzeug von Werner Höfft

gung im Frühjahr 1979 waren. Jack war an vereiterten Nieren gestorben, weil er halsstarrig sein konnte und den Ärzten nicht traute, als er im Krankenhaus lag und die dicken Penicillin-Tabletten nicht durch sein Halsloch bekam und seine Katzen nicht allein lassen wollte. Sein Tod mit 68 Jahren musste nicht sein. Wenn ich oder ein anderer seine Katzen gefüttert hätte und ihm am Krankenbett gut zugeredet hätte, wären seine Nieren wieder geheilt, aber das Leben im Wohnwagen im Winter hätte dann auch nicht mehr sein dürfen.

Ich kannte den Wolfgang Koch aus Köln, der mit seinem Freund Rupert Müller in einem Werkstattschuppen 2 Mercedes 170 V Kabrioletts, mehrere Vorkriegs- Motorräder, drei Harleys und ein wunderschön rotes Gespann bearbeiteten.

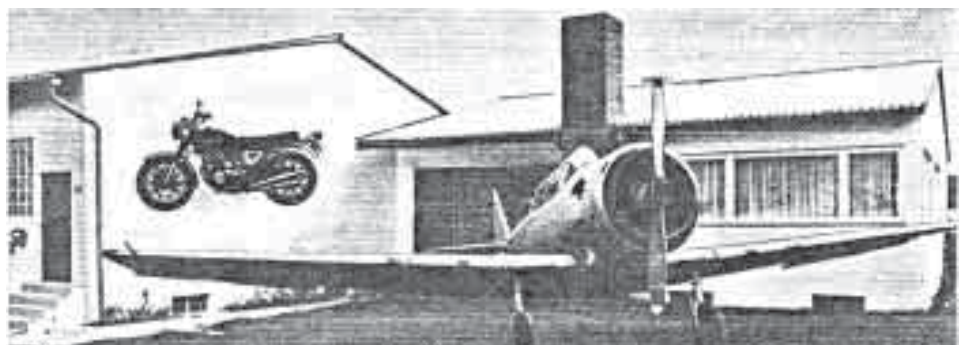
Ihn habe ich natürlich auch im Schnee mit seiner alten BMW beim Elefantentreffen am Nürburgring gesehen. An den Nürburgring bin ich lange Zeit an jedem 1. Wochenende im Januar zum Elefantentreffen gefahren. Das schönste daran war die Fahrt in knackiger Kälte, wenn nach der Ankunft allmählich wieder kribbelndes Leben in die Fingerspitzen kam, um den Flachmann mit Rum anfassen zu können. Zu diesem Treffen kamen mehrere 10.000 Motorradfahrer aus ganz Europa insbesondere auch aus Skandinavien und England, aber mitunter auch Australier. Interessant waren die Show-Motorräder und Veteranen, die Kunststücke der



Werner. Höfft verkauft Motorradteile beim Elefantentreffen 1975

Gespannfahrer bei Glatteis und natürlich das Lagerleben im Schnee. Die Gespannfahrer holten das vom Forstamt bereit gestellte Brennholz festmeterweise.

Beim deutsch-amerikanischen Rokerclub Bones MC gab es die leckersten frischen Hamburger und jedes Jahr gab es eine Jahreszahl für die Brustspange. Neun Stück habe ich von 1969 bis 1977. Danach wur-



Jack Lammel auf seinem Hof vor der Harley-Davidson

de das Elefantentreffen an den Salzburgring verlegt, und das ging mir dann doch etwas zu weit.

Werner Höfft mit dem chinesischen Kinnbart aus Hilden kam auch manchmal zu Jack, um zu schwatzen. Er hat vor seinem Haus ein Jagdflugzeug stehen und hatte immer so große Pläne über Direktimporte von Motorrädern aus Japan. Er hatte wohl gute Verbindungen nach England, USA und Japan, denn er war der größte graue Kawasaki Importeur in der Bundesrepublik. Das sagte er jedenfalls, und sein riesiger Neumaschinen-Bestand in seiner Tiefgarage machte das glaubhaft. Er sammelte u. a. D-Rad (Deutsche Werke Berlin, später zu NSU).

Als ich dann die UT in meine Werkstatt, eine größere Garage, überführt hatte, wusste ich natürlich, welcher Aufwand mir noch bevorstand. Die

Jack Lammel hatte eine eigene Zweirad-Marke



Maschine war technisch in Ordnung und im wesentlichen komplett. Was jetzt folgen musste, waren Details wie Bowdenzüge, Dichtungen, Verkabelung, Wulstreifen, Zusammenbau etc. und natürlich die Schönheitsarbeiten Ausbeulen, Sandstrahlen, Grundieren, Lackieren, Markenembleme, Vernickeln - 1928 wurde noch nicht verchromt -, etc.

Da juckte mich der Hafer, wenn das alles schon ein so großer Aufwand für einen Privatier ohne Betriebswerkstatt und mit dem Hobby-Etat eines Familienvaters sein sollte, dann müsste am Ende auch etwas Spekulärereres da stehen.

Wie oft war ich auf Jack Lammels Hof um die wenigen kompletten Maschinen herumgeschlichen, die mir aber zu teuer waren: Vincent HRD von 1951, NSU 1000 von 1917, Harley-Davidson von 1928 und von 1934, Indian Scout von 1928 und ein paar andere. Nun bin ich Vater einer Kleinfamilie, und wenn dies Hobby schon einiges an Geld und Freizeit kostete, sollte am Ende auch die ganze Familie etwas davon haben. Das hieß, ein Dreisitzer sollte es sein: Die 74'“ (74 Cubik-Inch = 1184 ccm) Harley-Davidson. Ich musste mit Jack handeln, überzog mein Konto und kaufte diese Maschine wie beabsichtigt.

Die UT verkaufte ich zum Selbstkostenpreis - ein Ersatzmotor von Heinrich Sommer war noch hinzugekommen - an Herrn Schroll aus Regensburg, Feinmechaniker an der dortigen Universität mit Sinn für Technikgeschichte, damit sein Sohn, der bei einem Unfall etwas abbekommen hatte, sich auf neue Art mit einem Motorrad beschäftigen konnte.

## 1.6 Kawasaki 900

Ja und dann hatte ich doch noch als Kontrast Lust, mir zusätzlich einen richtig heißen Renner zu bauen, hier ist er nun auf Basis der ersten 900-er Kawasaki. Es blieb fast kein Teil im Original-Zustand. Damit bin ich dann wirklich sonntags früh die Autobahn runter gedüst bis Basel und zurück. Erst als ich beim Verfolgen eines Porsche Turbo merkte, dass ich mich auch in langen Autobahnkurven bei 240 km/h übernehmen konnte, ließ ich den Quatsch sein. Aber schön ist das Ding doch, zu einer Zeit Ende der 70-er Jahre, als es solche Renner serienmäßig noch nicht gab.

## 1.7 Schluss damit

Ja und dann habe ich alle Motorräder verkauft. Zur BMW habe ich noch Zugang, aber ich nutze es nicht, Ende eines Lebensabschnitts, neues Spiel, neues Glück! Aber die Lust an historischer Mechanik kommt weiterhin nicht zu kurz.

Auf Reisen mit dem Fahrrad kann ich mich mit der Frau unterhalten und den Vogel singen hören, z.B. durch die Camargue, oder Venetien und die Donau entlang, bis zur serbischen Grenze sind wir schon gekommen, ja stückweise und mit Unterbrechungen und in Kurland an der Ostsee entlang, das geht auch gut!



Das Original von 1973, wie ich die Kawasaki 900 bekam und der 'Cafe-Racer' nach dem Umbau. Alle Original-Teile habe ich dem Käufer mitgegeben.



Das Harley-Gespänn, die BMW und die Kawasaki in der Werkstatt mit Fahrrad und Bierkasten.



# 2 Die Restaurierung einer Harley-Davidson



Die Harley nach der Reinigung

## 2.1 Teile Einsammeln

Das Harley Gespann bestand aus der auf den ersten Blick relativ kompletten Solomaschine, eingölt und damit ein wenig rostgeschützt seit Kriegsende im Freien stehend und dem Seitenwagen, der ungeschützt und mit einem (falschen) Steib S 500 Boot von Brennesseln und Brombeerranken zugewachsen war. Das Boot war nicht mehr verwendbar, durchgerostet und verrottet.

Das Originalboot war schon nach

dem Krieg verschwunden. Seitenwagenrahmen, Schutzblech und Rad waren zwar tief rostgenarbt, aber nicht durchgerostet, das war eben noch solides Material. 1934 war diese Marke noch der Rolls-Royce auf 2 bzw. 3 Rädern.

Die Maschine musste zunächst mit viel Dieselöl und Menschenfett, (sprich Arbeit) von der Dreck- und Schmierschicht befreit werden und aus der zunächst ganz schwarzen Maschine kamen die Zierstreifen hervor, und die Tanks zeigten wieder



einen Anflug von olivgrün mit orangenen Streifen, wie es Harleys Standardfarben bis 1933 gewesen waren.

Rücksitz auf einer 1928-er Harley



Der Seitenwagen nach der Befreiung von Brennesseln





HD-Werbung 1934

Embleme

Teile der Beleuchtung



Die Tanks waren also mindestens ein Jahr älter, aber Jack hatte auch noch die original schwarzen Tanks. Nur waren diese nicht dicht und ein Schwallblech hatte sich innen gelöst. Deshalb waren diese beiden Tankhälften in die große Lammel'sche Tanksammlung eingereiht worden.

Heute weiß ich, welche Farben die Harleys in den Jahren hatten. Aber zu der Zeit blickte ich noch nicht durch, was echt war, und so mancher

Kenner bezweifelt noch immer, dass es schwarze Harleys gab. Nur Herr Auchhisisiger, den Jean Wentz aus Straßburg um einen Schiedsspruch bat, wusste es noch. Ich hatte es geprüft, der schwarze Lack war original.

Der Motor ließ sich durch den Kickstarter durchdrehen. Wir haben ihn sogar nach Anschließen einer 6V-Batterie und Benzineinfüllen ohne weitere Vorkehrungen ans Laufen

gebracht und das nach jahrzehntelangem Stehen im Regen. Es zündete zwar nur ein Zylinder, doch bei dem zweiten klemmte nur ein offenes Ventil. Dies ermutigte mich, an einen begrenzten Aufwand beim Motorherichten zu glauben.

Ich baute jetzt die Räder ab, montierte neue Schläuche, damit die Solomaschine rollfähig wurde. Den Seitenwagen wollte ich getrennt abholen. Da ich nicht so lange warten wollte, bis Werner Höfft mit seinem Abschleppwagen kommen konnte, um das Ganze in meine Werkstatt zu transportieren, habe ich eines Nachts im Dunklen und bei Regen das Rad aus Düsseldorf-Oberbilk nach hause über die Rheinbrücke nach Oberkassel geschoben. Das war eine Viecherei die Brückenrampe hinauf, die doch gar nicht steil aussieht, aber ich wollte keinen Tag mehr warten, das Stück auf meine Werkbank zu bekommen.

Nun musste ich erst mal zu Wolfgang Koch, um seine 1930-er in allen De-



Alfred Reissaus dem Elsass auf UL

tails zu besichtigen, Handbuchkopien zu kopieren usw. Damit begann eine spannende Suche nach vielen fehlenden Originalteilen und baujahrgetreuen Details. Von 1930 bis 1935, der Lebenszeit dieses Typs V in allen Varianten hat sich nicht der Grundaufbau, aber die ganze Ausstattung in Schritten gewandelt: Auspuff, Werkzeugkasten, Lampe, Schutzbleche, Batteriekasten, Soziussattel, Lenker und Griffe, Vergaser, Ansaugrohr und Lufteinlass, Ölpumpe, Tachoantrieb, Hupe und Tankdeckel.

Die Maschine wurde natürlich fotografiert, vorher, nachher und in Teilen. Motor und Getriebe, von Jack hatte ich noch ein Dreigangersatzgetriebe und den Sozius von seiner 1000-er bekommen, wurde erstmal beiseite gestellt, und alle Schrauben, Kleinteile etc. kamen baugruppenweise in Tütchen. Darüber hinaus traute ich mir schon zu, alles wieder richtig zusammenzubekommen, so dass ich keine Zeichnungen und vorher leider zu wenig Detailfotos machte. Leider deshalb, weil am Ende zu wenig von der Mühe in Bildern dokumentiert ist.

## 2.2 Teile Aufarbeiten

Dann kamen die Teile zum Lackieren auf einen Haufen, die zum Verchromen, und die, die erstmal mechanisch gerichtet oder ersetzt werden mussten.

Was vor allem fehlte, waren elektrische Teile, wie Frontlampe, Rücklicht, Armaturenkästchen und auch der Handbremshebel. Also streckte ich schon Fühler nach Teilequellen aus und kam als Gast zum Harley-Davidson-Club Deutschland zu einem Treffen in Hermeskeil in der Südeifel. Neben vielen neueren Maschinen sah ich dort das 1200-er Ge-

mit Maya vor Garage



Meine Werkstatt mit den Teilen vor der Lasckierung

spann von 1936, Typ UL von Alfred Reiss aus dem Elsass. Wer so etwas hat, weiß auch was, dachte ich und fragte nach VL-Teilen. Er hatte zwar keine, kannte aber jemanden, der vielleicht etwas haben konnte, und gab mir die Adresse von Jean Wentz.

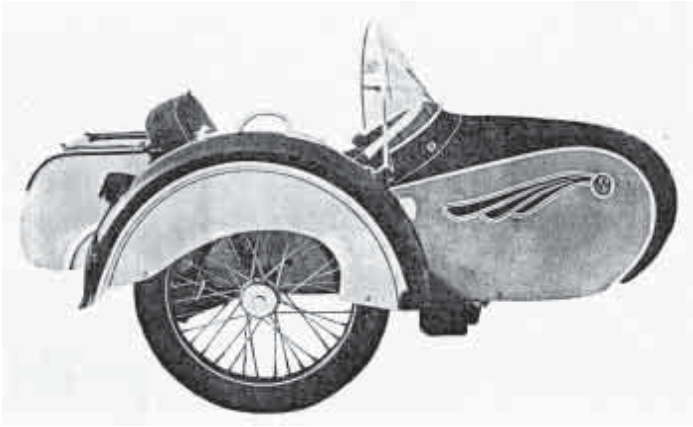
Also schrieb ich ihm nach Straßburg und wartete. Nach drei Wochen schrieb ich noch mal und siehe, er antwortete. Das, was ich da alles suchte, hatte er nicht, aber er habe noch einen VL-Rahmen mit Vorderrad und einige Kleinteile. Hurra ich wurde fündig!

Ich konnte es an einem der nächsten Wochenenden so einrichten, dass ich Freitagmorgens in Stuttgart beruflich gebraucht wurde. Also fuhr ich morgens mit Frau und Kind nach Stuttgart, die Frau mit Kind ins Schwimmbad und ich ins Geschäft, wo der Job bald erledigt war, so dass wir weiter in den Schwarzwald fahren konnten und dort übernachteten. Samstagmorgen ging es mit dem R4 nach Straßburg zu Jean.

Jean ist auch ein Fetischist: Ich schätze ca. 50 Motorräder, alt und jung, aber alles besondere Exemplare, wie

Spachteln und Schleifen mit Tochter Maya





Stoye Seitenwagen



Das Boot im Urzustand

z.B. eine Vorkriegs-BMW mit Lenkerschaltung. D. h. die beiden Lenkerenden werden wie lockere Stummel gegeneinander im Winkel bewegt und somit geschaltet: Der einzig existierende Prototyp. Jean sagt, er sammelt alles, was ihm an Motorrädern gefällt und richtet es auch so her, ohne Rücksicht auf Originalität, aber immer originell. Der Torso, den er für mich hatte, war vom Baujahr 1935 mit schmalere Lenker und kürzeren Lenkergriffen. Blau mit weißem Streifen. Diese Lackierung taucht in keinem Handbuch oder HD-Enthusiast (der Firmenhauszeitung) auf, muß aber die Erstausrüstung sein.

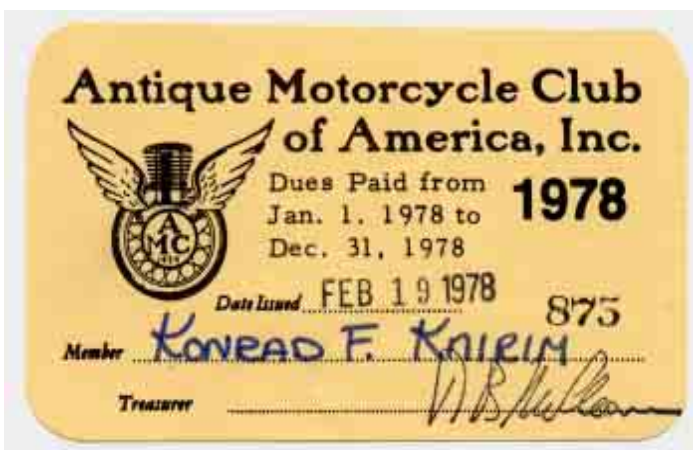
Der Torso bestand aus Vorderrad, Gabel, Schutzblech, Bremse, Stoßdämpfer, Lenker mit Bremshebel, Armaturenbrett mit defektem Amperemeter und fehlenden Schaltermotoren, Rahmen, Sattelgerippe und

hinterem Schutzblech. Das konnte ich gebrauchen! Ich hatte damit nur einige der gesuchten Teile, aber auch dringend benötigte Kleinteile, wie Schmiernippel, zöllige Schrauben etc. und vor allem Ersatzteile, Rahmen, Vordergabel mit Lenker sowie ein Reserverad. Die Räder sind untereinander austauschbar, so dass ein am Seitenwagen mitgeführtes Reserverad nicht nur schick ist, sondern auch an allen drei Rädern im Notfall eingesetzt werden kann. Das gibt es nämlich sonst bei Motorrädern nicht. Jean gab mir noch ein Getriebe ohne Gehäusedeckel mit, bekam einen sehr fairen Preis, und wir verstaute das halbe Motorrad auf und im Renault, der für solche Transporte vorzüglich geeignet ist. Nun ging es weiter und nach dem Essen in einem Elsässer Landgasthaus und einem erfrischenden Bad in einem Baggersee in die Pfalz nach St. Martin, wo wir, nachdem das Kind in der Pension schlief,

uns einen guten Wein über die Zunge gossen. Also nicht nur wegen der beteiligten Menschen ist das Motorradbauen kein trockenes Hobby.

Nach dieser Zeit kamen die beiden Rahmen (Solo- und Seitenwagen), die drei Schutzbleche und die kleineren Teile zum Sandstrahlen und anschließend zum Lackierer zum Spritzspachteln.

Ich habe natürlich überlegt, ob ich selbst lackieren soll, aber in meiner Werkstatt hätte ich mir doch zu viel versaut, und der Lack sollte ja auch erstklassig eingebrannt werden. Die Schleifarbeiten, die soviel Zeit kosteten, machte ich selber, und ich habe mir einen halben Sommer lang wund Fingerkuppen geschliffen. Beim Seitenwagen reichte wegen der tiefen Rostnarben eine Spachtelschicht nicht.

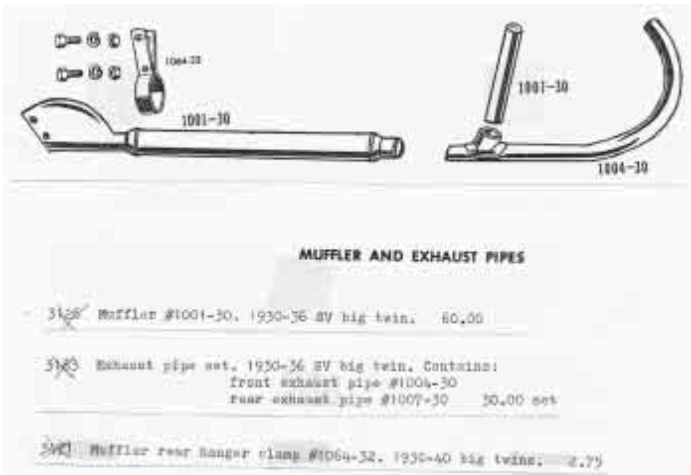


Konrad Knirim



Eine Motorradgeschichte





Visitenkarte des ACS

Ich hatte aber immer noch kein Seitenwagenboot. Von Wolfgang Koch's Freund Müller hatte ich ein schönes Holzboot aus den 30-er Jahren bekommen und ausprobiert.

Ich traute jedoch der Stabilität bei der harten Blattfederung nicht. Ein Originalboot konnte ich nicht finden, weder über den Harley-Davidson Club noch den Antique Motor Cycle Club of Amerika, noch über den Händler Maaskant in Rotterdam, der bei 750 WL Kriegsmaschinen fast immer helfen konnte. Also schwatzte ich Jack Lammel das Boot einer seiner beiden Stoye- Seitenwagen (aus Leipzig) ab.

Das Boot passte von Größe und Form gut zum Gespannrahmen. Natürlich denke ich im Hinterstübchen daran, irgendwann ein Original zu finden, aber das Leben muß solange ja weiter gehen.

Derweil habe ich den Motor auseinander genommen, aber der Traum, dass er nur gereinigt werden müsse, war bald ausgeträumt. Es bewegte sich zwar alles, aber alle Lager waren durch Kondenswasser und nicht säurefreies Öl korrodiert. Erneuert werden mussten die Hauptlager, Pleuellager und Kolbenbolzen. Die Nockenwellen, vier an der Zahl, für jedes Ventil eine, mussten überschleift werden. Jetzt musste ich findig werden, denn ich wollte den Motor ja nicht einfach zur Kurbelwellenschleiferei geben und komplett überholen lassen. Wer würde das auch können?

### 2.3 Bis zur Fahrtüchtigkeit

Ich hatte inzwischen aus Anzeigen in amerikanischen Motorradzeitingen einen erstklassigen Laden gefunden: Antique Cycle Supply (ACS) Inc. in

Sparta Michigan, USA. Dieser Laden ist auf Teile von Harley-Davidson Veteranen spezialisiert, inzwischen aber nach Cedar Springs umgezogen. Dort bekam ich vor allem Nachdrucke von Handbuch, Ersatzteil-Katalog 1935, Zubehör-Katalog und einen immer weiter wachsenden Lieferkatalog. Ich bekam Kurbel- und Pleuelzapfen, Rollen und Lagerringe und auch alle Dichtungen.

Mit diesen Teilen habe ich die Welle mit Pleueln und Bolzen von Hoeckle überholen lassen, und der Motoraufbau konnte beginnen, nachdem noch Teile wie Ventilhülsen, Ölpumpen- und Lichtmaschinen-Deckel usw. verchromt waren. Dazu gehörte natürlich das Sandstrahlen der Zylinder und Deckel, das Einschleifen der Ventile und das Überholen von Zündanlage und Lichtmaschine.

Bild: Alu-Schild





Werkstatt

mit Tochter Maya

Walter Waibel AG  
 8005 ZÜRICH  
 TEL. 01/44 33 44 KONRADSTR. 20

HARLEY - DAVIDSON  
 PARTS & ASSECOIRES  
 A. SAMWEL  
 DRUIVENLAAN 2  
 WATERINGEN (2-H) N.L.

Von A. Samwell in Wateringen Holland bekam ich neue Trittbrettgummis mit Original Harley-Muster, und Walter Waibel in Zürich hat Abziehbilder für fast alle alten Motorräder.

Auf dem Hof von Jack Lammel hatte sich inzwischen das Original Typenschild wiedergefunden. Danach ist die Maschine erstmals von den Gebrüdern Reisdorf in Düsseldorf 1934 ausgeliefert worden. Ich ging also zu der angegebenen Adresse und fand noch die ca 80-jährige Witwe eines der Brüder und hörte aufmerksam der Firmengeschichte zu.



Importeur war damals die Firma Visé, in Aachen, heute BMW-Händler und ohne HD-Restbestände. Einen Reisdorf- Sohn, Parkhausbesitzer in Köln, habe ich natürlich auch besucht. Er wollte meine Maschine für viel Geld zurückkaufen, aber das war nicht mein Ziel. Er hatte weder alte Typenschilder noch sonstige Unterlagen mehr. In den 50-er Jahren war das Geschäft eingegangen, und alles war abgegeben worden. Also ließ ich das halbverrottete Typenschild in Messing mit den alten, aber falschen Gewichtsangaben nachgravieren.

Allmählich kam ich vom Kompletieren der Einzelteile zum Wiederaufbau. Die Tanks wurden gelötet und innen mit Tankschutz lackiert. Zu den Sattelpfannen musste ich mir Leder besorgen und eine Negativform aus Gips gießen, so dass mir ein Sattler

das Leder in Form presste und per Hand vernähte.

Ich war in vielem sehr konsequent, was die Originalität anging, aber eines war klar, das Gerät musste fahren und durch den TÜV abgenommen werden. Also machte es nichts, dass ich zunächst keinen Scheinwerfer oder Spiegel bekam. Ich nahm eine sehr ähnliche deutsche Lampe mit Prüfkennzeichen, ich rüste noch auf Original um, aber die Maschine ist heute angemeldet.

Die Ölpumpe sah so gut aus, dass ich bis zum Einbau dachte, sie sei in Ordnung. Vorsichtshalber habe ich sie doch geöffnet und siehe, die Taumelscheibe, welche den Pumpenkolben bewegt, war gebrochen. Nun war ich inzwischen über den ACS an den Antique Motor Cycle Club of America (AMCA) gekommen und eingetreten. Über Annoncen im Clubmagazin und über den Schatzmeister, Bob McClean hatte ich einige Gleichgesinnte Schreibfreunde in Amerika gefunden. Der Eintritt in den englischen American Motorcycle Register hat mir freundliche, aber keine nützlichen Kontakte gebracht, da die Mitglieder im wesentlichen Kriegsmaschinen WLA haben und betreuen.

Über Peter Kaesmacher vom HDCD hatte ich die Adresse von Herrn Dufour in Amsterdam bekommen, einen über 70-jährigen Mann, der im Keller und Schuppen noch sehr viele Harley- und Indian-Teile hatte, allerdings in schlechtem Zustand. Ihn hatte ich mal auf der BMW in strömendem Regen besucht und ein paar Teile für meinen Ersatzmotor, wie Zylinder und Ventile mitgenommen. Ich hatte dort eine Ölpumpe in der Hand gehabt. Also schrieb ich an ihn, an Bob McClean in Iowa und Bruce Lindsay in Cleveland/Ohio, der mir schon mit einigen Tips und Teilen ge-



holfen hatte. So hatte er mir ein Tachowellenkugellager und Lenkerschloss geschickt und einen Rat, wie man das Lenkerschloss ausbaut, da ich keine Schlüssel hatte.

Von Bruce kam erst eine falsche Grauguss-Ölpumpe. Nach Reklamation kam die richtige Leichtmetallpumpe und von Bob kam auch eine und außerdem ein Amperemeter. Meine Teilequellen funktionierten also allmählich, lagen aber in USA, Holland, Frankreich und der Schweiz, und Briefwechsel ging nach England, Italien, Österreich und Dänemark.

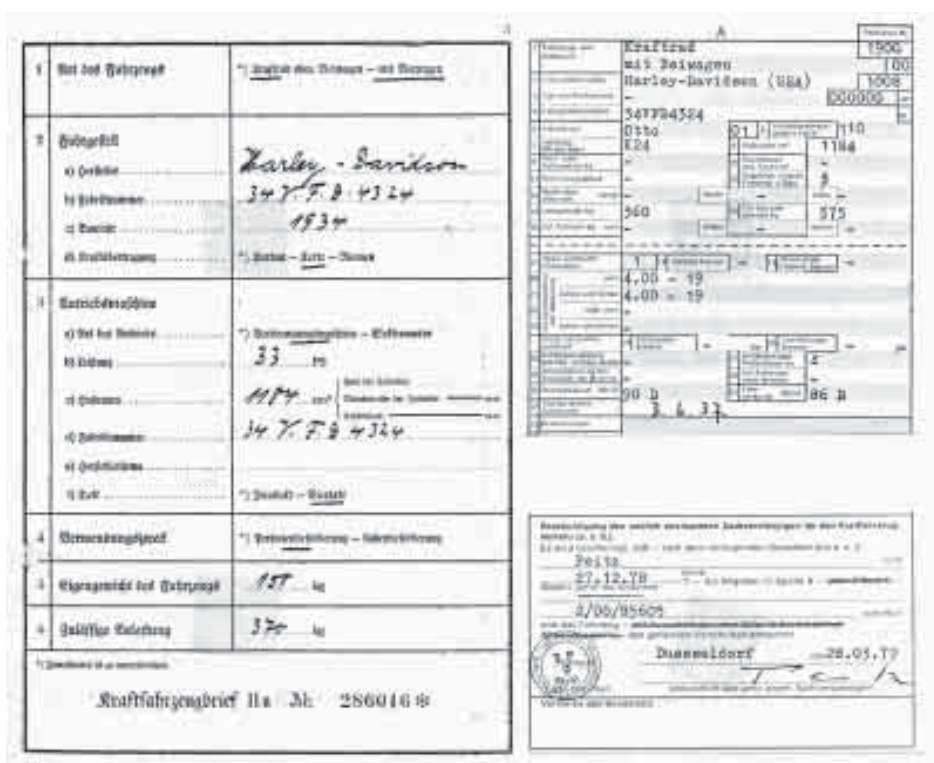
Einen Original-Auspuff mit Schalldämpfer habe ich neu vom ACS bekommen: TÜV-Messung: 105 Phon. Also kam für den TÜV ein BMW-Schalldämpfer dran: Zulässige 90 Phon.

Das Gespann wuchs allmählich über viele Zwischenstationen, wie Trapezgabel-Buchsen erneuern, Bowdenzüge aus Meterware erstellen, Kabelbaum aufbauen usw., zusammen.

## 2.4 Die Zulassung

Im Sommer 1978 war die Maschine fahrbereit und konnte das erste Mal zum TÜV zur Grunduntersuchung für einen neuen Brief: Gewichte,

Kopie alter und neuer Brief





Das Cockpit der fertigen Maschine

Leistung (aus altem Brief), Nenn-drehzahl (?), Mängel wie Ölfleck an der Kettenschmierung, ein fehlender Splint am Bremsgestänge, Radlager-spiel, Auspuff undicht und (s.o.) zu laut.

Drei Anläufe habe ich mir von vornherein zugestanden. Sie wurden es auch zusammen mit einer Überholung der drei Bremsen: Ausdrehen und neu belegen. Ein Prüfer hat mir Respekt abverlangt, als er das schwere Gespann gekonnt auf zwei Rädern über den Hof steuerte: Geprüft und nicht zu leicht befunden! Nach der Zulassung traten auf den ersten Ausfahrten natürlich noch Mängel auf:

Verlorene Schrauben, ein ausgeschlagenes Tacholager, rufende Hinterradbremse, zu viel Spiel im Schaltgestänge, das Lenkkopflager musste nachgestellt werden, d. h. Lenker mit Zügen und Kabeln abbauen. Der Seitenwagen bekam einen neu bezogenen Sitz, Gepäckträger und Windschutzscheibe sowie ein Verdeck folgten.

Auf dem Schnauferl-Treffen zur 2000-Jahr-Feier der Stadt Neuß 1979 sollte ich Streckenmarschall sein, da die Ausschreibung für Motorräder vergessen wurde. Ich machte das schön, bis der Motor nur noch auf einem Zylinder lief. Die alte Zünd-

spule hatte den Geist aufgegeben. Als ich das Zündkabel aus der Spule zog, kam eine schwarze Schmiere mit: Verschmorte Isoliermasse.

Die 34-er VL von Bob McClean ist seine Langstreckenmaschine. In den USA heißt das was bei deren Entfernungen. Das erreiche ich auch noch. Ich bekomme laufend Einladungen zu den Meetings des AMCA z.B. nach Davenport/Iowa, South Carolina, Fort Mott/New Jersey, Schenectady/New York und Orlando/Florida. Wer weiß, vielleicht bin ich noch mal dabei?

Kürzlich stand doch in der Zeitung, in Aachen sei ein Harley-Seitenwagenboot von 1935 abzugeben. Der Anbieter hatte es für 'nen Appel und nen Ei' auf einem Flohmarkt erstanden. Es war leider schon vergeben, aber für mich kommt auch noch ein Frühling! Ich tastete ich mich an die Zuverlässigkeit der Maschine heran, denn es ging mir noch zu viel Öl verloren (50-er Regular von Valvo Hamburg in 20l-Kanistern). Die Benzinähne waren nicht dicht und die Lenkung musste noch stabiler werden. Aus dem dritten Gang in den zweiten zurückzuschalten, schaffe ich auch heute noch nur mit Anhalten. Das Getriebe ist nun mal unsynchronisiert.

Doch Sonntag morgens auf der Kö in Düsseldorf mit blondem Kind auf dem Rücksitz und der feinen Frau im Seitenwagen rückwärts in die Parklücke fahren, das bringt Zuschauer, Fans und Groupies.

Die Mühe der drei Jahre hat gelohnt, denn ein so schönes Dreirad hat noch keiner weit und breit

Gespann in historischer Umgebung

