BMW-Spezi Peter Hanke, ein Berliner „Schrauber – Urgestein“

Die Eigenbau-BMW 1973 beim Motorradfahrertreffen in Kokorin (CSR)

Der Name Peter Hanke ist seit bald 50 Jahren unter den „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR zu einem Begriff geworden. Insbesondere wenn jemand Auspuffe der nicht alltäglichen Art für sein Motorrad benötigte, nicht nur für seine BMW, dann war Peter der Spezialist dafür und fertigte alles Gewünschte nach Maß in sauberer Qualität. Wer ihn kennt, und ihn kennen sehr viele, meint mit Sicherheit vor einem Urberliner zu stehen, dem ist aber nicht ganz so. Vater Zille hätte bestimmt gesagt: „Wat denn, wat denn, dat der Peta Hanke keene waschechta Berlina Jöre is, det globt doch keen Mensch“. Peters Eltern und Schwester haben in Berlin schon vor dem Krieg gelebt. Seine Mutter und Schwester waren im Krieg wegen der Bombenangriffe aufs Land (im Raum Posen) zu einem Teil der Familie gegangen, dort wurde er 1945 geboren. Der Vater blieb in Berlin, und die Mutter ist mit den Kindern nach dem Krieg wieder zurückgekehrt. Somit wuchs Peter als ein richtiger Berliner Junge auf. Nach der Schulzeit erlernte er den Beruf eines Blechschlossers, das sollte für sein weiteres Leben, vor allem für das in früher Jugend bereits ausgeübte Hobby, Weg weisend werden. Die Ausbildung erfolgte sehr fundiert, gut gefächert durch die gesamte Bandbreite des Metallhandwerks, und er erwarb damit das Rüstzeug, schon frühzeitig sehr selbstständig mit seinen „Schraubobjekten“ auf zwei motorisierten Rädern zu beginnen.

Den Anfang und ersten persönlichen stolzen Besitz bildete 1963 eine Zschopauer BK 350, die Maschine mit dem Zweizylinder-Zweitakt-Boxermotor. Zu jener Zeit ein begehrtes Fahrzeug in der DDR und ob ihrer „Trinklust“ in punkto Kraftstoffverbrauch bekannt, diente dem heranwachsenden Motorradspezialist als solide Basis für sein Umbauobjekt, denn schon zu jener Zeit wollte Peter mit keinem Motorrad von der Stange fahren. 1968 änderte sich das Motorradleben für Peter mit dem Erwerb einer heruntergewirtschafteten BMW R 71 im originalen Zustand entscheidend, die Verbindung zu den Symbolen der weiß/blauen Luftschraube sollte ihn ab sofort lebenslang begleiten. Ab jetzt wurde nur noch „geschraubt“, in die „Tiefen“ des BMW-Wissens in all seinen Facetten arbeitete sich der Pfiffikus schnell ein. Nicht nur das Blech, nein, jetzt wurden Fahrwerke, Motoren und Getriebe schon professionell zerlegt und überholt, selbst Kurbelwellen re-

generiert er perfekt. Aus der alten R 71 wurde so ganz allmählich eine schon modernere BMW, und damit wuchs ihr Wert, aber auch investieren musste er. Dann wurden auf der Zulassungsstelle des Volkspolizeikreisamtes immer wieder einmal Veränderungen in dem Kraftfahrzeugbrief getätigt, somit wurde die Maschine ganz legal auch aktenkundig modernisiert, das war ja aus verschiedenen Gründen, auch für den Besitzer ganz wichtig. Erinnern wir uns an „Top Speed“, Heft 12/2006, Seite 22, Zitat: „… ein findiger BMW-Umbauer verfügte über einen umgeschriebenen Kraftfahrzeugbrief einer BMW R 16 aus dem Jahr 1930, er sammelte Teile und schraubte sich eine fahrbare Maschine zusammen, kam auch zu seinem Kennzeichen und der Zulassung und modernisierte nun

Text + Fotos: Jürgen Kießlich, Peter Hanke (privat)

Die „Pseudo-Honda“ Eigenbau aus Yamaha Teilen aufgebaut

über Jahre mit der Unterstützung von Freunden aus der Bundesrepublik seine BMW. Um irgendwann einmal zu einem neuen Kfz-Brief zu kommen, ließ er auch des Öfteren auf dem VPKA Eintragungen im Brief tätigen. Unterdessen war aus dem Oldtimer eine beinah komplette R 90 geworden, und der Brief war voller Eintragungen. Es musste also ein neuer Brief ausgestellt werden, man kannte sich unterdessen auf dem Amt, und der freundliche Polizist hatte auch Freude an dem schönen Motorrad. Da sagt der Motorradfahrer zu dem Polizist, das ist nun so eine schöne Maschine geworden, man könnte doch in den Brief auch die Bezeichnung R 90 eintragen, und der Polizist meinte dazu, warum auch nicht. Er ahnte nicht, was er dem Besitzer damit für einen Dienst erwiesen hatte, aber das gab es eben auch, mancher kundige Leser wird das Beispiel kennen.“ Zitat Ende.

Peter veränderte an der Maschine eine ganze Menge, um sie dann Gewinn bringend zu verkaufen. Zwischendurch tauschte er von einem „Spieß“ der DDR-Grenztruppen eine recht verlotterte Honda C 72 Bj. 1962 mit echten Papieren gegen eine 175-ccm-Jawa. Die Maschine stammte aus einer Mini-Serie von evtl. 20 Stück, die anlässlich der Leipziger Messe in der DDR veräußert wurden. Die Honda wieder in Gang zu bringen und aufzumöbeln war für Peter kein Problem, und das unterdessen rare Stück ist noch heute Teil seiner Sammlung.

1970 kaufte er in Zeitz eine „umgestrickte“ BMW R 51/71 und modernisierte diese nach genanntem Konzept bis 1976 erheblich. Den Rahmen der R 51 baute er hinten nach Muster R 60 auf Schwinge um. Die Vollnabenräder verwendete er von der sowjetischen Ural und modernisierte die Gabel der R 51 für die Vorderradführung. Nach dem Muster von Hoske baute der Blechprofi den 28-Liter-Tank nach. Die voluminöse Verkleidung á la Gläser wurde als Kopie selbst laminiert. Der vorhandene Motor der R 75 in Wehrmachtsausführung wurde weitgehendst der modernen R 90 angenähert, und das nicht nur im Hubraum. Das Viergang-Getriebe von der R 51 passte er an und veränderte am Hinterradantrieb den Kardan der R 68 mit der Übersetzung 10:32. Kleinigkeiten wie Maguralenker, Instrumente und Armaturen wurden gefertigt bzw. aufgearbeitet. In sein Lehrhandwerk passte die Fertigung der neuen Auspuffanlage nach Vorbild der 5- und 6-Reihe. Selbst die sogenannte „Vierlingsflag“, sprich 1 in 2 auf jeder Seite, wie sie auch pfiffige BMW-Händler nach dem Erscheinen der Vierrohrauspuffanlage der Honda CB 750 Four ab 1969 in der Bundesrepublik als „schickes“ Zubehör anboten, baute er nach. Hier begann auch seine Kleinserienproduktion von Auspuffanlagen als neues Standbein, um noch höhere Motorradwünsche zu befriedigen. Die E-Anlage der BMW baute er auf zwölf Volt um, dazu verwendete er die Lichtmaschine des PKW Lada, Umbauten an der Batteriezündanlage machten die Maschine in dieser Richtung störungsfrei. Als „Gasfabriken“ installierte er entsprechend angepasste BVF-Zentralschwimmervergaser, die eigentlich für die MZ vorgesehen waren.

Hier ist der Punkt gekommen, an dem auch das familiäre Umfeld von Peter betrachtet werden soll. Eigentlich spielten bisher in seinem Leben drei Frauen eine ganz bedeutende Rolle bei der Erfüllung seiner (nicht nur) Hobbyfreuden. Das war in erster Linie Mutter Hanke, die als Rentnerin ab 1968 nach Berlin-West Zutritt hatte und damit auf den abenteuerlichsten Wegen und ebensolchen Umständen für Peter zur „Chef-Schmugglerin“ von herüber und hinüber wurde. Dann war das seine Cousine, diese wohnte drüben und organisierte Teile und sogar später sein Traummotorrad. Letztlich soll Frau Beate genannt werden. Beate fährt selbst von Jugend an Motorrad und bewegt sich in der Szene auch bald 30 Jahre so sicher wie ihr Liebling Peter.

Der gelungene Umbau wurde zu einem guten Preis verkauft, das nächste Aufbauobjekt war schon dingfest gemacht. Erneuern und wertgesteigert verkaufen, bis dann der Punkt erreicht war, wo so ein Umbau nicht unter 30.000 DDR-Mark den Besitzer wechselte. Das klingt jetzt so leicht, dahinter steckten jede Menge Arbeit, Ideen, Organisation, Nerven und Mühen. Die „Firma“, wie Peter die Stasileute nannte, hatten ihn ja auch unter ihrer Kontrolle, und mit seinem bekannt losen Mundwerk bewegte er sich mitunter in Grenzbereichen. Es soll aber nicht der Eindruck entstehen, dass die „Schrauber“ die Einnahmen aus dem Hobby für Luxus, teuren Urlaub, eine Datsche oder ähnliches Zeug verjuchtelten, nein, das Geld diente ausschließlich der Leidenschaft Motorrad. Diese Einstellung ist für Außenseiter unverständlich, aber die kennen auch nicht die Freuden dieser Erlebnisse. Peter hatte mit 800 Mark netto im Monat einen relativ guten Verdienst, so entsteht schon ein realeres Bild über das Einkommen eines DDR-Bürgers.

Zwischen seinen BMW-Projekten wurde schnell mal für Beate eine Yamaha-Eigenbau erstellt und unter Honda-Flagge mit den Papieren der C 72 im Straßenverkehr bewegt. Die Cousine organisierte bei einem Händler Altteile für Peter, die dieser aufarbeitete und ein gelungenes Motorrad auf die Räder stellte. Aus Teilen komplettierte er den Motor einer Yamaha XS 400 und hing diesen in einen umgebauten Rahmen von Pannonia. Den 18-Liter-Tank fertigte er aus einem alten Tank einer XJ 650. Die Gabel, die Räder und Armaturen entstammten den Resten einer XS 360. Viele Kleinteile galt es anzufertigen, dabei selbstverständlich die Auspuffanlage. Die Maschine war einschließlich Motor ganz in roter Farbe gehalten und ein bildschönes Motorrad, am Heck prangte die Bezeichnung „CB 250“ in etwa zum Fahrzeugbrief passend. Wie oft Mutter Hanke irgendwelche Eisenteile über die Grenze schleppte, kann nicht aufgezählt werden, selbst ein Auspuff wurde einmal den neugierigen Grenzern als gut verpackter Blumenstrauß getarnt vorgeführt.

Bis 1983 fuhr Peter eine wie original aussehende BMW R 75/6, natürlich aus Teilen aufgebaut, diese sollten einen Teil der Finanzen seiner nächsten aben-

WWW.TOP-SPEED.INFO

Suche
vom Straßenrennsportgeschehen der DDR 73 – 89 Programme, Fotos, Postkarten, Zeitschriften, Plakate usw., Frank Bauer, Nißmaer Str. 29, 06729 Elsteraue/OT Nißma, Tel. 03448 412815

Biete
Gebe Rennprogramme ab: DTM, F 1 usw. Tausche auch Autogramme, Jochen Schubert, Klaus-Honauer-Str. 1, 83512 Wasserburg, Tel. 08071 94928

Suche
Smith-Drehzahlmesser, Durchmesser 60 mm, 0-12000, Übersetzung 1:4. Günter Marschall, Köppenweg 15, 38228 Salzgitter, Tel. 05341 52498

Suche
für Sammlung: Honda CB 350 F, CB 400 F, CB 500 F in gutem Originalzustand oder gut restauriert, unfallfrei, uner 50.000 km Laufleistung. Bitte Angebote an Jürgen Kießlich, 02763 Zittau, Heydenreichstr. 15, Tel./Fax 03583 512751

Suchen
falles über MZ wie Fotos, Prospekte, Bilder, Plakate, Bücher, Accessoires usw., zahlen gut. Haben auch Tauschmaterial. MZ Freunde Oberschwaben, Tel.+Fax 07527 9613973 o. 0171 9012956

Biete
Verkaufe Sammelmodelle Formel 1 1:43, Formel 1 1:18, Rennmaschinen 1:24, Formel 1 Helme 1:8, Renntransporter 1:43. Anrufen oder Liste anfordern. Volker Lange, Tel. 0371 425408, Mobil 0172 9439339, Mail motorsportbildVL@gmx.de

Verkaufe
MZ-Rennmaschine, Baujahr 1966/67, Motor HB schlitzgest. Rahmen ähnlich Kohlar. Info bei Hans Olbertz, Siegener Str. 56, 08523 Plauen, Tel. 03741 709727 oder Funk: 0172 3721877

Verkaufe
Historische Filme / DVD Schleizer Dreieck 1959-1989, ca. 80⇔, mind. 20⇔ plus Versand. Anika Grimm, Schmelzhütte 11a, 07907 Schleiz, Tel. 03663 400892

Verkaufe
LADA 2111, TLRC/HAIGO, rennfertig, Preis: 7.500 EUR für 2108 2 x Rennmotoren, 1 x Unterbau kompl. m. 6 TR 2108 Serie, 1 x Tank 08, VB, Cornelius Rotzsch, Sigebandweg 30, 04279 Leipzig, Tel. 0341 3387744 oder 0171 5489498

BIETE – SUCHE – KAUFE – TAUSCHE – TERMINE
WIR HELFEN WEITER!

Folgende Bedingungen sind dabei zu beachten:
Die Anzeige ist kostenlos, wenn der Text Zeichen (ein Zeichen pro Feld im Coupon) nicht übersteigt und das Inserat in zwei aufeinander folgenden Heften erscheint. Soll Ihre Anzeige mit einem beschrifteten Foto (welches von Ihnen zugeschickt wird) oder in fünf aufeinanderfolgenden Ausgaben erscheinen, so senden Sie uns bitte einen Scheck im Wert von EUR 10,– bzw. den gleichen Wert in Briefmarken. Händler-Anzeigen sind auf dieser Basis ebenfalls möglich, allerdings auf fünf Inserate pro Ausgabe beschränkt. Einfach den abgebildeten Coupon ausfüllen, ausschneiden oder besser kopieren und an uns schicken.

Redaktion „Top Speed“
Schenkenberg 40 · 09125 Chemnitz
Kennwort: Börse

Top Speed - BÖRSE

❑ Automobil ❑ Motorrad ❑ Termine ❑ Sammler ❑ Sonstiges

Text:

Name: _____ Vorname: _____

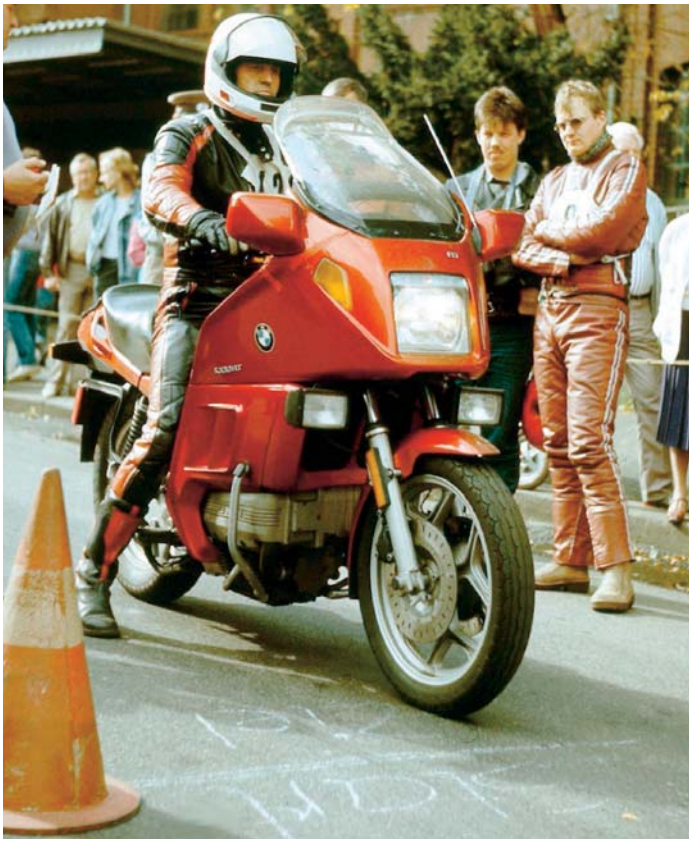
Straße: _____

PLZ: _____ Ort: _____

Telefon: _____

Die angegebenen Bedingungen der Top Speed-Börse werden anerkannt.

_____
Unterschrift



Mit der BMW K100 war Peter ab 1984 regelmäßig am Start beim Zittauer Motorradfahrertreffen, hier 1987 bereits umgebaut mit Verkleidung als RT-Variante

teuerlichsten Aktion mit abdecken. Das Ganze war ein drehreifer Krimi, Peter Hanke aus Ostberlin fuhr als erster Motorradfahrer des Ostblocks überhaupt die erste BMW K 100. Wie es dazu kam, soll kurz geschildert werden. Generell war es in der DDR möglich, über eine Schenkung aus der Bundesrepublik ein Motorrad – oder besser – ein komplettes Fahrgestell und einen kompletten Motor einzuführen, selbstverständlich nach einem sehr komplizierten Beantragungsverfahren und der Hinterlegung eines fetten Zollbetrages von 2.000 Mark in natürlich „harter“ Währung. Diese „Schenkung“ tätigte die Cousine im Westen von Berlin, die stolze Summe von 12.500 DM dafür tauschte er gegen 78.000 Ostmark ein, wohlgemerkt inoffiziell, und Oma Hanke schaffte das Geld als arme Rentnerin illegal über die Grenze. Am 26. März 1984 düste er mit der „K 100“ als der ungekrönte König erstmalig durch die Republik, und noch heute, mit unterdessen etwa 250.000 Kilometern auf der Uhr, hält er seiner alten Liebe die Treue. Die „K“ hätte er locker für 120.000 „Aluchips“ der DDR-Währung weiter verkaufen können, aber das konnte für ihn kein Thema sein. Unterdessen feiert er in diesem Jahr mit ihr das Silberjubiläum.

In der Garage stehen noch weitere Maschinen der Marke BMW, eine R 62 wie neu aus dem Jahr 1928, eine R 75/ 5 im klassischen Schwarz, die R 850 von Beate, sowie die exotische „Marusho Magnum“ aus Japan, eine „Pseudo-BMW“, die der Leser später noch kennenlernen wird. Wer mehr über Peter erfahren möchte, sollte selbst mit ihm sprechen. Wenn irgendwo einmal zwei Motorradfahrer zusammenstehen, dauert es mit Sicherheit nicht lange, und er kommt als Dritter dazu. Mit seiner hellen, jungenhaft klingenden Stimme ist er überall herauszuhören, wenn er einmal spricht, hört er auch nicht gleich wieder auf, und Beate steht ihm da nicht viel nach.

Im nächsten Bericht bleiben wir der Marke BMW treu, widmen uns aber speziell einem seltenen BMW-Auto von Oldtimerspezialist Dr. Hans-Dieter Dietrich aus Hoyerswerda.