Stahmer / Martens, Honda CB 750 KZ 1, 1981

Stahmer / Lassen, 1983 „Ketten“-BMW

„Windgesicht“ Manfred Stahmer, der Nordfriese …

… ein Leben voller brennender Leidenschaft auf drei Rädern – Teil 2

Text : Jürgen Kießlich | Fotos: Stahmer privat

Logischerweise, und das noch im norddeutschen Raum, nahe der holländischen Grenze, konnte es nach mehrjähriger Gespannpraxis nicht ausbleiben, den Kontakt zur international bekannten und geachteten Gespannfirma EML in den Niederlanden zu finden. 1975 begann es mit von ihm angelieferten Hondateilen, den Aufbau für sein erstes EML-Tour-Gespann in Auftrag zu geben.
Einmal im Jahr trifft sich die Polar-Fraktion unter den Gespannfahrern im winterlichen Norwegen zur Kristall-Rallye, man kann aber auch ohne Übertreibung behaupten, einmal im Jahr treffen sich die winterhärtesten Gespann-Experten zur Fahrt in den „Kühlschrank“ Europas. Wehe, es sind nicht – 25 °C, dann hat sich die Strapaze nicht gelohnt.

Zu dieser Gilde der ganz harten Dreiradpiloten gesellte sich Manfred Stahmer, nach einigen Jahren Gespann-Eingewöhnung ist er 1976 erstmalig dabei. Da kam es schon vor, dass die Reise bis zum Nordkap ausgedehnt wurde. Mindestens 20 Teilnahmen kann er insgesamt verzeichnen, es ist kein Wettbewerb in dem Sinne, es ist eher eine Sternfahrt zum Zielort, mitunter fast am Polarkreis. Man ist dabei, freut sich mit Gleichgesinnten und kann am Ende sagen, dass man am verlängerten Wochenende bis zu 3.000 Kilometer unter härtesten Bedingungen abgespult hat. Auf die sehr unwirtlichen Bedingungen angesprochen, meint er ganz lakonisch: „So schlimm ist das nicht, man muss nur gut darauf vorbereitet sein.“ Also wieder die Motorradfahrer-Weisheit: „Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Bekleidung.“ Trotzdem passierte es ihm noch 2008, dass er erfrorene Zehen hatte.

1983 auf großer Tour: Amerika –Mexiko

Die berufliche Qualifizierung hatte den Vorrang, und er erwarb 1977 das Zertifikat als Schweißfachmann. 1995 legte er die Prüfung zum Europäischen Schweißfachmann zusätzlich ab. Das war beruflich bedingt, da er bereits seit 1985 relativ umfangreich in die

Fertigung von Stahlbaukonstruktionen für Hallen eingestiegen war. In Gespannfahrerkreisen sprach es sich herum, dass da in Rantrum ein Spezi für diese Kategorie Kraftfahrzeuge heranreift. Aufgrund zunehmender Auftragslage und damit bedingter Kontakte zu EML kam es zwangsläufig zu guten Geschäftsverbindungen, indessen Ergebnis er 1978 offiziell EML-Importeur wurde und sich zu Chef Henni Winkelhuis eine freundschaftliche und geschäftliche Vertrauensbasis entwickelte. 1980 erfolgte der offizielle Einstieg als Honda-Händler in den kleinen Hubraumklassen. Aufgrund des häufigen Umgangs mit den hubraumstarken Maschinen, auch auf drei Rädern, reizte ihn der motorsportliche Einsatz erneut, und er stieg im Gespannsport in der Disziplin Enduro aktiv ein.

1980 baute er sich mit Unterstützung von EML ein Wettbewerbsgespann. Der Motor einer Vierzylinder-CB 750 KZ wurde in ein EML-Cross-Fahrgestell eingebaut. Als Co. fand sich sein Freund Jens Martens aus Winnert. 1981 war seine Premiere bei der Enduroveranstaltung in Hannover auf Honda EML.

Aber auch beruflich gab es 1981 für den ehrgeizigen Handwerker und Geschäftsmann mit der Unterzeichnung eines Händlervertrages bei BMW eine weitere große Herausforderung, den er dann 1999 selbst kündigte.

Mit dem neuen „blau-weißen-Firmenzeichen“ ging es nun auch ab 1982 beim Enduroeinsatz weiter zur Sache. Manfred Stahmer wählte den Motor der BMW R100RS, passte diesen spezifisch an die Einsatzbedingungen an und baute ihn in ein EML-Cross-Fahrgestell ein.

EML-Chef Winkelhuis, der außer im Fahrgestellbau auch ein erfahrener Motorenexperte war, hatte bereits mit BMW-Motoren in seinen Cross-Fahrwerken Erfahrungen gesammelt. Wesentlichstes Merkmal an seinen BMW-Umbauten war der völlig BMW-untypische Kettenantrieb für das Hinterrad. Somit war das Gespann Stahmer/Lassen mit der „Ketten“-BMW erheblich konkurrenzfähiger im Geländeeinsatz. Das Sprungverhalten gegenüber dem starren Kardanantrieb war elastischer geworden und dadurch, hauptsächlich jetzt auch die größere Auswahl an Übersetzungen für das anzupassende Streckenprofil, ein enormer Vorteil.

Bereits 1983 gehörte er unter die 40 erfolgreichsten BMW-Vertragshändler der Zweiradbranche aus der Schweiz, aus Österreich und aus Deutschland. Diese wurden mit einer bemerkenswerten Motorradtour vom Stammhaus ausgezeichnet. Der Start erfolgte in Tucson in Arizona, die Tour führte über Baja California, mit dem Schiff über den Golf von Kalifornien, weiter nach Mexico-City an das Ziel. Ca. 1.550 Meilen auf den bayrischen Boxern mit vielen, nicht nur landschaftlichen, Sehenswürdigkeiten waren ein bleibendes Erlebnis.

EML-Chef Winkelhuis sorgte für viel Aufsehen, als das von ihm entwickelte Cross-Gespann mit seinem „Jumbo“-Motor im WM-Einsatz unter Hansi Bächtholz mit Co. Fritz Fuß 1984 auf Anhieb den WM-Titel erkämpfte und diesen Erfolg bis 1987 zum vierten Mal erreichte.

Stahmer / Lassen, 1984 Jumbo EML-Gespann

Dieses Gerät setzte Stahmer ab 1984 selbst in der Norddeutschen Enduro-Gespannmeisterschaft ein. Der Motor des Cross- Spezial-„Jumbo“ war ein luftgekühlter 1.000-cm³-Zweizylinder-Zweitakter mit 130 PS Leistung und brachialer Kraftentfaltung im Gelände, aber auch mit einem enormen Durstverhalten. Dieses Gespann fuhr er mit Co. Lassen zu mehreren Klassensiegen. Zu Saisonende hatte er im letzten Lauf des Jahres einen katastrophalen Sturz, in dessen Folge er sich die Schulter brach und trotzdem noch die restlichen 50 Kilometer des Rennens bis in das Ziel schaffte. Man darf es hier sagen, Stahmer war ein „harter Hund“, Gespannfahren erfordert Armkraft, aber im Gelände im Rennen, Bärenkraft und Willensstärke unter Schmerzen!

Um einen Ausgleich zum harten Endurosport zu pflegen und natürlich auch den Kommerz zu fördern, besuchte er ab Mitte der Achtziger gelegentlich das weltweit größte „Euro-Gespanntreffen“. Im jährlichen Turnus wechselte dieses den Austragungsort zwischen Luxemburg und Deutschland, da traf sich die Elite der Dreiradfraktion. Die wilden Treffen auf der grünen Wiese mit Randalen waren nicht sein Ding.

2008, Eiskristall-Rallye am Polarkreis

Buch

Audi 11 x 24 h

Die Erfolgsgeschichte von Audi in Le Mans

15,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info