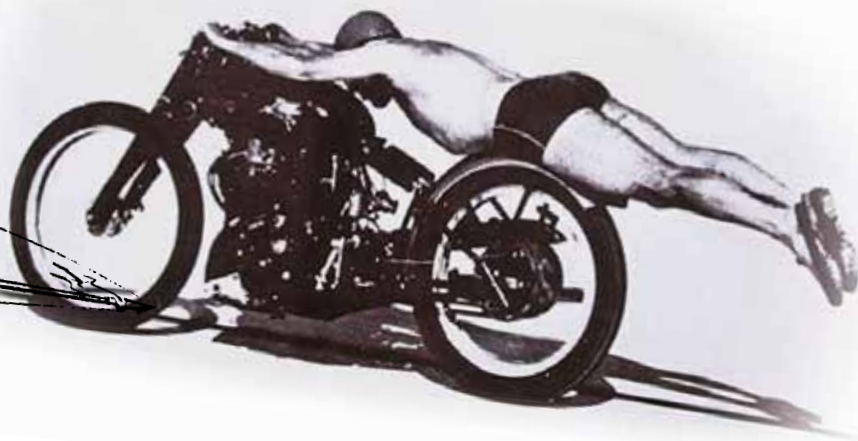


Graf von Kotzenstein mit Vincent



Rekordfahrt von Rolli Free 1948

Dichtung und Wahrheit

Vincent „Black Lightning“ – eine echte Motorradlegende

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (1), Kießlich Archiv (4)

Das ist einmal ein Beitrag ganz anderer Art in der Reihe der „Edelschrauber“ und „Windgesichter“. Hier soll ein technisches Denkmal unter den wirklichen Motorradexoten in einer anderen Form als üblich vorgestellt werden. Bereits bei der bloßen Namensnennung von HRD oder Vincent bekommen Klassikfreunde, aber ganz besonders die „Ladykiller“ (Fahrer englischer Motorräder), vor Ehrfurcht eine komplette Gänsehaut und zu Berge stehende Haare, soweit noch vorhanden. Wenn es aber dann unter den wenigen verschiedenen Typen auch noch um die „Black Lightning“ geht, schrillen alle Alarmglocken. Hier nur soweit darüber bemerkt, es war das brachialste Serienmodell alter Zeiten, und darum weben sich viele Gerüchte und Geschichten.

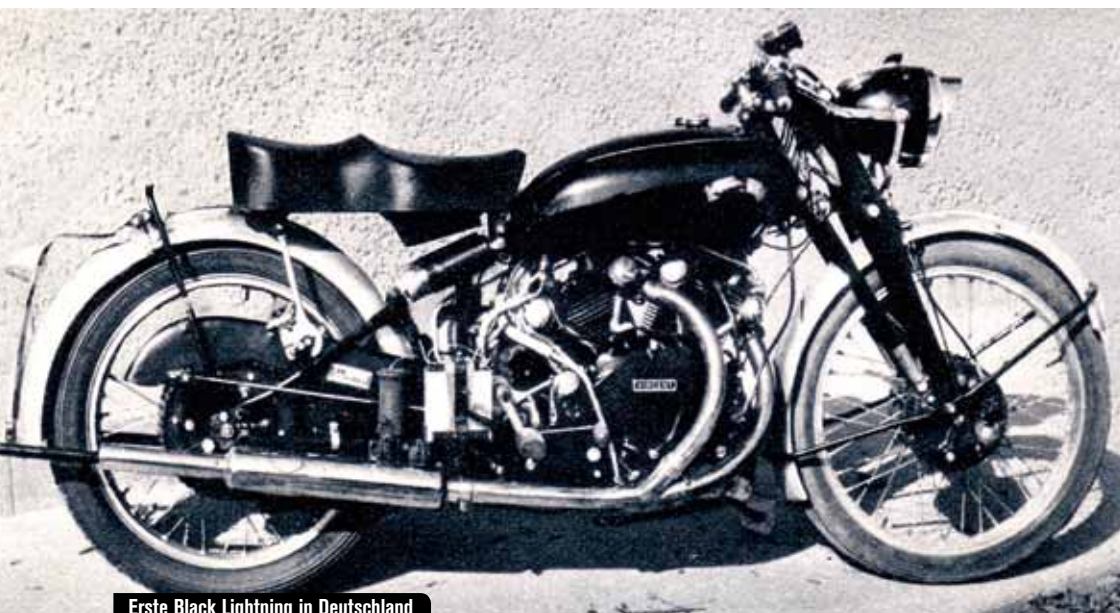
Es wurden nur ganz wenige Exemplare davon gefertigt, in England spricht man von 31, und in Deutschland vertreten Insider die Meinung, es seien nur 16 gewese-

sen. Bei Sammler Kurt Schupp in Schöffengrund im Schloss Vincent steht in der Vincentsammlung ein Stück aus der Reihe der Exoten. Auch geht die Mär um,

dass bereits wenige Wochen nach dem Verkauf der Maschinen die Hälfte ihrer Fahrer durch sie erschlagen wurde. 1948 kam das Modell mit 72 PS Motorleistung

auf den Markt. Rolli Free stellte mit der Maschine am 13.09.1948 mit 242 km/h den US amerikanischen Rekord auf. Er fuhr auf den Salt Flates, nur mit Badehose bekleidet und nach hinten lang ausgestreckten Beinen. „Not yed tetet“ – diese Antwort erhielten Kunden bei Nachfragen zur möglichen Höchstgeschwindigkeit der Maschine. Nachfragen zum heutigen Verkaufspreis – unmöglich.

Es ergab sich etwa 1970 bei einem der relativ internen Treffen der „Englandfraktion“ in der ehemaligen DDR, in Zittau, dass ein Teilnehmer eine stark verschlissene MC mit einem emotional gesprochenen Text vorführte. Die Kassette war mit Sicherheit hunderte Male gelaufen, zigmal gespult und kopiert worden, der Inhalt wurde nur mehr geahnt als gehört. Es ging um einen Report der Fahrt mit einer Vincent „Black Lightning“, wer der Sprecher war oder woher die Aufzeich-



Erste Black Lightning in Deutschland

nung stammte, konnte nicht geklärt werden – aber es war mehr als aufregend, es war ganz einfach phantastisch.

Der Autor dieser Zeilen wollte den Inhalt retten und mühte sich, die Aufzeichnung der MC handschriftlich zu sichern. Über die Jahre geriet das Manuskript in Vergessenheit, und als es mal benötigt wurde, war es nicht mehr auffindbar. Vor wenigen Tagen tauchten die vergilbten Seiten mit dem Text beim Aussondern alter Akten wieder auf – und das Feuer war neu entfacht. Nun soll es auf diesem Weg einem großen, interessierten Leserkreis Freude bereiten und wird im folgenden Bericht, mit kleinen Veränderungen zitiert.

„Willkommen, herzlich willkommen in der neuen Ära des Motorrads. Egal ob Sie ein alter Hase sind oder nur ein sanftes Kribbeln unterm Hintern verspüren, mit zwei bis drei zehntausend Mark sind sie dabei, dabei in der Welt der rasanten Beschleunigung, der Kraft zwischen den Schenkeln, der Herrlichkeit unter ihnen, der Ewigkeit vor Ihnen.“

1. KAPITEL: „SO WIE ES IST“

Den Knochenschüttler hast du aus dem Schuppen geschoben und vor dem Haus aufgebockt. Nehmen wir mal an, der schwarze Eisenhaufen ist unter Freunden eine Vincent „Black Lightning“. Das bedeutet: 1.000 cm³; 72 PS; Beschleunigung laut Werksangabe im ersten Gang bis 130 km/h; vier Gänge. Schweigen wir von den übrigen Angaben, ein wuchtiger Hammer. Eingefleischten Kanalpolierern droht allein bei der bloßen Erwähnung dieser Maschine vor Zittern der vorsichtige Finger zu brechen.

Du gehst zurück ins Haus und schälst dich aus deinen Zivilklamotten. Die schwarze ganzteilige Rennkombi kommt aus dem Schrank, du gleitest hinein, legst den Nierengurt an, strammes Gefühl, klick – Reißverschluss bis zum Hals, Reißverschluss an den Beinen – das gleiche an den Armen, gelber Seidenschal um den Hals. Rein in die Stiefel – Reißverschluss hinten versteht sich, der Druckknopf am Hals ist ge-



Die Black Lightning in Rennausführung

schlossen. Du greifst dir den Helm (Cromwell – klar), Ledermundschutz, Brille (Fospaic) und Handschuh. Die totale Metamorphose hat stattgefunden – könnte man sagen.

2. KAPITEL: DER COUNT-DOWN BEGINNT

Draußen steht der Bolide, schimmernde Qualität von schönem Schein und mechanischer Exklusivität; Bewegung in Ruhe, Chrom, Lack und Co. Extravagant wie es sich für eine englische Lady gehört. Dein Auge streichelt das Kraftpaket, zwei V-förmig hintereinander angeordnete Zylinder, pechschwarz lackiert. Du holst den Hammer vom Bock, besteigst das 200 Kilogramm schwere Leerstück, zweimal durchtreten, Vergaser fluten, Gasdrehgriff leicht öffnen. Dann wuchtest du deine 150 Pfund Lebeweicht über den Kickstarter dem Kompressionsdruck entgegen, bis er heult, recht fühlbar, spürbar. Der Bazillus packt dich mit ruhigem Geräusch aus den offenen Rohren, die gedämpften Vibrationen der Black Lightning übertragen sich auf deinen Körper. Die Kraft steckt darinnen, in deinen Beinen. Mundschutz hoch, Brille runter, Handschuhe an. Sauer klickt der erste Gang ein. Im tierischen Ringen mit dem gewaltigen Drehmoment bleibt dir beim Anfahren nur die Wahl zwischen

schleifender Kupplung und ungehobenen Spuren verbrannten Gummis auf dem Asphalt. Du entgleitest den Blicken der staunenden Bewunderer, das Metzeler Blockprofil fetzt den Asphalt heiß wie eine Jungfrau. Du fährst gedroselt in Richtung Ausfallstraße hinaus aus der Stadt, du quälst dem Motor die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf.

Halt – Power, Ampel – Kontroll, Stadtgrenze, Ampel auf Rot. Leerlauf, langsam rollst du links an der Autoschlange vorbei. Der erste Wagen vor der Ampel, ein Porsche Targa, am Steuer der Typ – sportlicher Fahrer schüttelt den Kopf, lächelt abschätzend, spielt mit dem Gaspedal, kurz – der kapiert nichts. Du bewegst, wenn es hoch kommt, nur die Augäpfel, keine Alte neben ihm, also Augen wieder mittschiffs. Sanft kuppelst Du aus, legst den ersten Gang ein – Countdown – gelb, brutal reißt du das Gas auf, Action, hart packt die Kupplung, das Hinterrad schlägt auf den Asphalt. Die Doppelwelt deiner V-Zylinder jagt ein tierisches Geräusch aus den Töpfen und stampft ohne Schluckbeschwerden den Boden unter dir weg – Abgang. Verlegene Gruben prägen sich um die Mundpartie des Typs ein, seine Augen saugen sich an den immer kleiner werdenden Löchern deiner Rohre fest. Du gibst weiter ungehemmt Gas, so wie die alten Römer mit einer Handbewegung Donner und Blitz entfesselten, Lightning – schwarzer Vater des Blitzes.

Das Smithmeter zeigt 120 km/h, du ziehst mit der Fußspitze, Engländerinnen schalten rechts, den zweiten Gang ein, denkst flüchtig an den ersten Geiger des Northmahn-Sinfonieorchesters, den mit dem absoluten Gehör, der die Tondifferenz der Lightning zwischen erstem und zweitem Gang wie eine veränderte Supdominante erkennt.

3. KAPITEL: TOP SPEED

Es hilft nichts – und wieder reißt das gewaltige Drehmoment dir fast die Arme aus dem Rumpf, kapiert. Vorbei an einigen vierrädrigen Bastarden Marke Clubbessel in Richtung Autobahn. Da taucht am Horizont die schwarze, schmale Silhouette eines Zunftgenossen auf, kommt schnell heran, Kawasaki Mach III aus dem Fahrradladen an der Ecke vom entfernten Verwandten. Hob doch der Kerl die Kupplungshand zum Gruß, sollte wissen, dass englische Lads keine krummbeinigen, japanischen Schlitzaugen grüßen. Dein Bolide trägt dich aus dem geschwätzigen Lärmbereich des Zweitakters. Am Ende der langen Geraden taucht rechts die letzte Tankstelle vor der Autobahn auf. Pfeifende Vorderradbremse, Zwischengas, erster Gang, Leerlauf. Gleichmäßig blubbert das Kraftpaket unter dir, während du an die Zapfsäule rollst. Zündung aus, Tankverschluss auf, Mundschutz runter, Brille hoch. Voll, du sagst



Eine Vincent Rapid „C“, 2009 Bergrennen Lückendorf

das beiläufig, während du absitzt und den Seitenständer ausfährst. Langsam ziehst du den vorderen Reißverschluss der Kombi auf und lässt den Schweiß raus, Luft rein, dehnt dich, streckst dich und ziehst zumindest einen Teil deiner netten kleinen 1.000-km-Show ab. Die Alfameize dahinten kriegt sich gar nicht mehr ein, den Mund nicht mehr zu. Du fühlst dich echt gut, die Zähluhr klickert monoton, es ist, als ob nicht Benzin, sondern Liter um Liter potenzielle Freiheit in den schwarz schimmernden Metallmagen strömt. Ölstand, Luftdruck checkst du selbst, okay bezahlen. Kraftvoll hechtest du auf den Kickstarter, sofort ist der Bullerjan da. Die ehrliche Haut, die du da eigentlich bist, gibt ja zu, dass eine gute Mütze voll Krawall und Supergestank bei dem Alfapärchen dahinten hängen bleibt, während du in die Zu-

kunft beschleunigst. Was soll's, endlich stiebst du in die Autobahn, wenig Verkehr, also wenig Leben. Überholst ein paar von diesen hässlichen Rostlauben, Tür zu, weg vom Fenster und schießt mit dem Laser deiner Lichthupe einige Familienkutschen von der Überholspur. Alles im dritten Gang. Du machst dich lang, schneller schwarzer Schatten und pirschst dich an das helle Orange eines 2,2 TI. Kurz und trocken blitzt du ihm in den Rückspiegel. Der kann's nicht fassen, will's nicht glauben, darf doch nicht wahr sein, gibt Vollgas, grinsend klotzt er in den Spiegel. Das schwarze Vieh hängt immer noch dran. Das ist der Zeitpunkt, wo du ihm ein letztes Mal die Augen voll Licht haust, zögernd zieht er nach rechts, Sterne in den Augen, während du links an ihm vorbei ballerst.

4. KAPITEL: DER FLIEGENDE ZENTAUR

Es wird einsam um dich, du hängst voll in den Träumen, alte Sattelmentalität. Unbequem aber individuell, der Wind, Windsbraut oder Granate im Rohr einer Lafette. Der Motor zwischen deinen Schenkeln macht Sachen, die ein Motor eben so macht. Freiheitsopfer auf dem Altar einer Explosionsmaschine, die Vibrationen werden immer stärker. Du integrierst ihn in das Beben deines lebendigen Organismus – Viertaktmotorensprache. Mit dem Passieren der 100-Meilen-Grenze betrittst du jenes geheimnisvolle Universum von Hand-Fuß-Koordination mit noch kontrollierbarem Grenzbereich in Zehntel-Millimeter-Handbewegung und mehr.

Die Geradeausballerei wirst du langsam satt, deshalb haust du dich von der Autobahn runter – nach links den Kurven und Bergen entgegen. Sehen, hören, fühlen, riechen, schmecken, with passion. Natur, die dein schwarzer Schatten durchstößt. Dem Geschoss voraus ertastet dein Auge auftauchende Waldstücke, Kehren und Vollgaskurven in denen du dein Bammelbein raushängst, den Schwerpunkt in die Kurve hineinverlagerst und so den fetzenden Profilen deiner Reifen optimale Auflagefläche zuschanzt. Zum Schnattern der Ventile und Geröhr aus glühenden Rohren gesellen sich in den Kurven die Funken, die durch die schleifenden Fußrasten gerissen werden. High of the Mounties, das ist ein High. Jagender, fliegender Zentaur, Vertrauen stellt sich ein, leicht abschüssige Straße, dann eine sanft anstehende Linkskurve. Du lässt brutal das Gas stehen, volle Bulle – rein, Rollsplitt! Schade, letzte Vision, der Zentaur. ... Weiterfliegen.“

Das Wort hat Ernst „Klacks“ Leverkus, der vielschreibende Motorradsäulenheilige aus Stuttgart. „Der Sturz ist eine entscheidende Niederlage, aber vor allem seelisch“. (Zitat Ende)

Waren wir nicht alle mal so, wenn wir mit unseren Engländern auf den Straßen der DDR unterwegs waren? War das nicht eine herrliche Fahrzeit? Wollt ihr diese missen? Wunderbar, dass wir das erleben durften!!!

Heutige Fahranfänger werden beim Lesen dieser Zeilen schmunzeln und denken: ‚Was war denn das für ein lahmes Moped‘.

Buch

**DKW – Motorradport
1910 – 1939**



19,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info