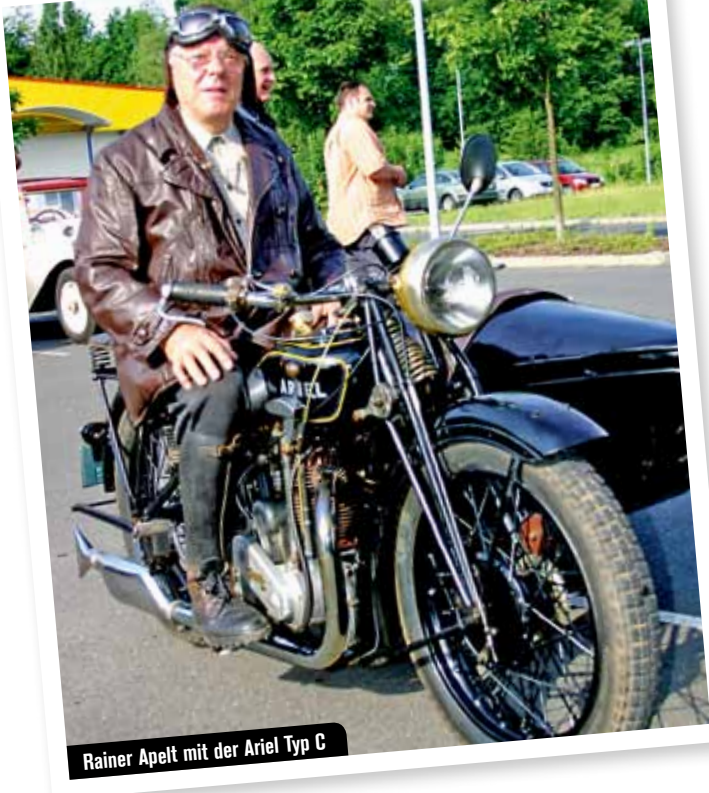


Hier soll einer jener Männer vorgestellt werden, die ihr Leben mit alten Kraftfahrzeugen über das Normalmaß hinaus gestaltet haben, welche dieses hochinteressante und zeitintensive Hobby mit dem Geschick ihrer „goldenen Hände“ und viel Mühen, aber auch Entbehrungen und voller Leidenschaft erfüllen. Ernst „Klacks“ Leverkus formulierte es einmal während eines Motorradfahrtreffens in Zittau folgendermaßen: „Solche Leute, wie ich sie hier kennenlernte, kann man mit einem rostigen Nagel auf einer einsamen Insel aussetzen und nach einem Jahr wieder mit einem fertigen Motorrad abholen!“ So ein Typ ist unser Freund, er gehört nicht zu den mit Hightech ausgestatteten Profis der Restaurierung. Er arbeitet in einer et was erweiterten Garage an seinen Objekten und bei ihm steht noch die Handarbeit, die Liebe zum Detail und die Freude daran im Vordergrund.



Rainer Apelt mit der Ariel Typ C

Rainer Apelt | Sammler und Restaurierer aus Leidenschaft Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (2), privat (2)

Seine Wiege stand 1937 östlich von Zittau an der Neiße in Kleinschönau, heute Siniawka in Polen. Aufgrund der Umsiedlungen nach den Kriegswirren erlebte er seine weitere Kindheit in Zittau, wo er auch von 1951 bis 1954 eine Lehre als Kraftfahrzeugmechaniker absolvierte. Die Gene zum Metallhandwerk wurden ihm vom Großvater übertragen, dieser war der letzte Werkzeugschmied in den Jonsdorfer Mühlsteinbrüchen. Seit Generationen wurden im Zittauer Gebirge Mühlsteine aus den Felsen gemeißelt, so auch in den Mühlsteinbrüchen in der Nähe des Kurortes Jonsdorf. Die schwere Handarbeit erforderte scharfe Werkzeuge. Diese wurden unmittelbar vor Ort vom Schmied angefertigt und geschärft. Apelts Großvater versah diese Tätigkeit bis 1915 zur Einstellung der Arbeiten in den Brüchen.

Rainer Apelt sah sich verpflichtet gegenüber seinem Großvater und der Traditionspflege, diesen seltenen Berufszweig so lang wie möglich der Nachwelt zu erhalten. Deshalb wurde bei territorialen Festen die Schmiede in Betrieb genommen und ein Schauschmieden veranstaltet, der Meister stand selbst am Feuer und Amboss. Verständlich, dass sein Interesse bereits in früher Jugend den Kraftfahrzeugen galt und er 1956 sein erstes Motorrad erwarb. Der Erstling war eine DKW Blutblase, ein gutes Einstiegsobjekt für den Beginn eines Motorradfahrerlebens. Es war die erste Übung einer noch immer währenden Schrauberlaufbahn. Zu jener Zeit nahm ja auch bei derartigen Objekten das Wort Restaurierung kein Mensch in den Mund. Es wurde nach Herzenslust geschraubt, gebastelt, mit irgend-

welchen Dingen, die gerade für das Fahrzeug geeignet waren, um- und angebaut. Fahren musste das Gerät. Selbst zur Absicherung für den Lebensunterhalt war zu jener Zeit jedes Fahrzeug eine enorme Hilfe, egal, ob groß oder klein. 1957 folgte ein richtiger Hammer, eine umgebaute BMW R 75 mit Seitenwagen war zu jener Zeit eine Sensation. Damit war man der König auf den Straßen. Wo man mit so etwas auftauchte, war man umlagert, als wenn man heute mit einem Lamborghini vor dem Baumarkt auftaucht. Das Stück war schon stark verbastelt, der Motor entsprach dem Typ R 75, der Rahmen war von einer R 61 aus dem Jahr 1938, und viele andere Teile wurde eben passend gemacht ohne nach der Herkunft zu fragen. Zu fahren war das Teil nicht ganz ohne Probleme, denn die Konstruk-

teure der R 75 hatten nicht umsonst, aufgrund des Seitenwagenantriebs mit notwendigem Differenzial den hinteren Rahmenteil ohne Federung konzipiert. Das Fahren mit der Geradwegfederung der R 61 verlangte Kompromisse im Fahrtrieb, aber auch das funktionierte nach einiger Übung problemlos. Wenig später folgte 1958 eine 350-ccm-Victoria KR 35 S, mit welcher ein Ventilabriss (logo – im Motor) genau auf dem „Blauen Wunder“ in Dresden noch heute in guter Erinnerung ist. Im Laufe der Zeit folgten weitere Raritäten. Aufbauen, etwas Freude damit haben und wieder verkaufen, so ging es von Stück zu Stück weiter. Trotz aller Eigenarbeit ging das natürlich nicht ohne Geldausgaben. Also restaurierte der begnadete Edelschrauber für Freunde und Bekannte viele Oldtimer. Neben den



Ein Schmückstück – sein Goggomobil



Rarität – Gold Star ZB 32



Reiner Apelt beim Schauschmieden

gängigen Typen aus der DDR-Geschichte gab es nennenswerte Projekte zur Restaurierung, z. B. eine seltene Opel Motoclub oder eine DKW von 1926. Sehr viel Aufwand bereitete eine arg verschlissene BMW R 42, aber auch ein Citroën C4 konnte mit viel handwerklichem Geschick wieder auf seinen eigenen Rädern fahren.

„Wer rastet, der rostet.“, ist eine der Lebensmaximen von Reiner Apelt. Unter dieser Devise entstanden in den letzten Jahren weitere äußerst sehenswerte Projekte. Um seiner Frau auch einmal eine Freude zu bereiten, restaurierte er ein Gogomobil TS 250 Coupé zu einer wunderschönen kleinen Augenweide. Der Herr der Schöpfung sollte auch nicht zu kurz kommen. Er erwarb einen Mercedes 280 S/8 von 1970 aus einer Scheune. Das Fahrzeug stand viele Jahre den Hühnern des früheren Besitzers als Lagerplatz zur Verfügung und war mit zehntimeterdicken Kotschichten bedeckt. Die Bodengruppe, Radkästen etc. waren großflächig durchrostet, und der nahm diese Herausforderung an. Heute kann die „Staatskarosse“ gelegentlich

bei Ausfahrten bewundert werden. Über Arbeitszeit, Geldeinsatz und viele Liter Schweiß, aber auch Nerven wollen wir letztendlich am entstandenen Schmuckstück nicht sprechen.

Daneben steht in einer Garage ein Opel Olympia 1,5 aus dem Jahr 1938, weit über 2000 Arbeitsstunden investierte er in diesen Neuaufbau. Viele Teile musste er nachfertigen, schmunzelnd berichtet er über die Beschaffung der Stoßstangen. Über Verbindungen konnte er einen Sammler in Belgien ausfindig machen, dieser bot ihm die Teile zur Aufarbeitung für einen angenehmen Preis an. Der Herr beförderte die Stoßstangen auf dem Postweg nach Deutschland. Unser Freund wurde vom Zollamt zur Übernahme der Sendung gebeten. Dort verging ihm die Freude über die langgesuchten Stücke, denn der Preis, den er dort entrichten musste, sprich Zoll etc., lag über dem mehrfachen Wert der Anschaffung. Man lernt eben nie aus. In der Tschechischen Republik stöberte er eine Ariel Typ D mit Seitenwagen von 1928 in guter Substanz und restaurierungswürdig auf. Dar-

aus wurde unter seinen geschickten Händen wieder ein Schmuckstück, so gut, dass er 2002 beim Eigenbautreffen der TÜV-Akademie in Zittau den ersten Platz in der Kategorie restaurierte Oldtimer belegte.

Viele Jahre führte er mit dem Eigentümer einer zerlegten BSA Gold Star ZB 32 von 1962 Gespräche über den Besitzwechsel. Eine weitere Lebensmaxime des besessenen Schraubers lautete: Beharrlichkeit führt oft zum Ziel. Tatsächlich kam der Tag dann ganz unerwartet, und er durfte sich die Teile abholen.

Ein letztes Beispiel soll noch angeführt werden. Ende der sechziger Jahre gelang ihm der Kauf einer BMW R 26, Bj. 1956, in gutem Zustand. Für die damaligen Verhältnisse in der DDR war das ein großer Glücksumstand, so ein relativ junges Fahrzeug aus westlicher Produktion zu erwerben. Auf Empfehlung des Autors, der selbst im Besitz einer gleichen Rarität war (siehe TS 10/13), veräußerte er das gute Stück an einen weiteren Motorradliebhaber. Nach vielen Versuchen wieder so ein Modell zu erhalten, hatte er endlich 2011 Erfolg. Es war sein erstes Internetgeschäft ohne Erfahrung und fiel ihm auf die Füße, einfach ausgedrückt, es war eine „Printe“ und außerdem nicht billig. So richtig kamen die unzähligen Schäden erst nach dem totalen Zerlegen zum Vorschein, ein verbogener Rahmen, an den außerdem katastrophal laienhafte Schweißarbeiten getätigt wurden, nahmen ihm nicht den Mut. Er war Schlimmes gewohnt. Wenn er dann einmal Lust hat, die Leute nicht mit einem Oldtimer im Straßenverkehr zu begeistern, besteigt er sein BMW R 100 R-Gespann, und es geht auf die schnelle Kurvenhatz auf drei Rädern durch das schöne Zittauer Gebirge.

Trotz seiner vielen Arbeit, denn er gehört nach dem Geschilderten in den Kreis der Rentner ohne Zeit, stellt er seine Fähigkeiten in den Dienst der Allgemeinnützigkeit. Im Motorveteranen- und Technikmuseum von Großschönau steht er zu Führungen im Kalender und arbeitet seit Jahren an den Vorbereitungen im neuen Museumsobjekt sehr fleißig mit. Als Gegenpol oder Ausgleich zu seiner Schrauberleidenschaft widmet er sich außerdem einem völlig gegensätzlichem Hobby, seit 1973 ist er ein qualifizierter Hobbyimker.

Im nächsten Bericht gratulieren wir Gernot Weser zum Jubiläum.



Hobbyimker Apelt

Bücher

AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

MADE IN ZSCHOPAU Motorräder mit Herz



22,50 Euro

Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info