

Jubiläum – 100. Folge der Serie „Windgesichter, Edelschrauber und tolle Vögel“

„Windgesicht“ Manfred Stahmer, der Nordfrieze – ein Leben voller brennender Leidenschaft auf drei Rädern

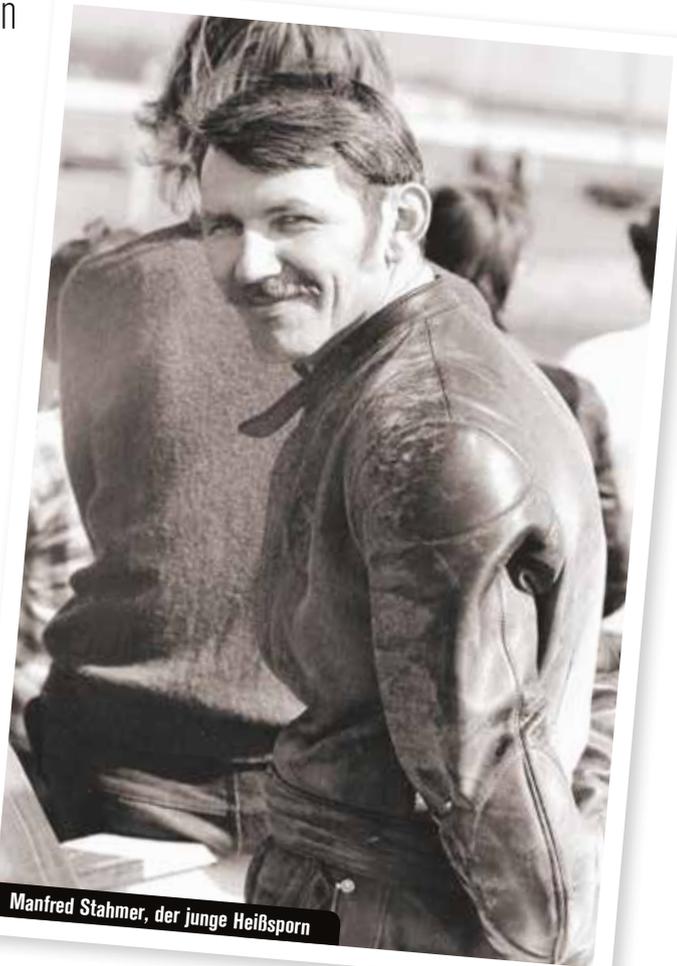
Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Der hier vorgestellte Manfred Stahmer gehört zu jener Sorte Menschen, die wissen, was sie wollen, die stets bestrebt sind, ein Maximum an Leistung zu vollbringen und den Motorsport als Ausgleich zum Alltag betreiben. Das soll nicht heißen, dass das Hobby Motorsport ein Spiel ist, sondern dass der Sport ebenso mit Energie und Geschick betrieben wird, wie der lebenswichtige Betrieb als erfolgreicher Unternehmer. Wenn man als Unternehmer auch gleichzeitig der einzige Chef im Hause ist, dann ist der Sport vertretbar untergeordnet und der Weg in höher dotierte Meisterschaften fast nicht möglich. Zu diesen auserwählten Menschen gehört unser Freund, der 2012 den Titel „Windgesicht des Jahres“ aufgrund seiner Leistungen zuerkannt bekam.

Steht man dem gebürtigen Nordfriesen gegenüber, erkennt man sofort, das ist kein seniler Rentner, das ist ein agiler Senior – groß, drahtig, mit Händen eines Handwerkers und dem glasklaren Blick eines Mannes, der weiß, was er will. Und deswegen wird in dieser Artikelserie über ein weiteres verdientes Mitglied aus der Rei-

he „Windgesichter, Edelschrauber und tolle Vögel“ berichtet. Dass dieser Artikel ausgerechnet der 100. dieser Serie ist, sollte für den „Delinquenten“ eine besondere Ehre sein.

1943 wurde er in Rantrum geboren, ich bin ein Angelsachse, sagt er scherzhaft. Warum? Sein Vater stammt aus Angeln in Schles-



Manfred Stahmer, der junge Heißsporn



Kampfgetümmel, Itzehoher Grasbahnrennen 1969

wig Holstein und die Mutter aus Weixdorf bei Dresden in Sachsen. Bereits hier beginnen seine motorsportlichen Gene, die Eltern hatten freundschaftliche Verbindung zur Familie Ewald Kluge. Stahmers Vater war als Schmied in seiner Jugend auf der „Walz“, in Weixdorf lernte er seine spätere Frau kennen und blieb da „hängen“. Auf Kluges Anregung legte er sich eine 200er-DKW zu und war damit fleißig unterwegs, auch mehrfach als Teilnehmer der Strahlenfahrt zum Lückendorfer Bergrennen. Dort feierte er auch gemeinsam mit Ewald Kluge 1931 dessen Sieg auf der 250-ccm-DKW. Für Sohn Manfred war das Metallhandwerk von frühester Kindheit an ein Stück Gewohnheit,



M. Stahmer (71) 1969, Jübeck, Norddeutsche Meisterschaft auf Husqvarna

denn der Vater war der Betreiber der örtlichen Schmiede in Rantum. Als heranwachsender Junge waren für Manfred die heimlichen Ausritte während Vaters Abwesenheit mit dessen DKW die schönsten Übungsstunden. So besaß er bereits als Elfjähriger eine 125er-DKW. Mit zunehmendem Alter wurde auf 175ccm-, 250er- bis zur 350er-RT mit Zweizylindermotor und Seitenwagen aufgestockt.

1960 begann er die Lehre als Landmaschinenschlosser, bei „Vatta“ wollte er nicht lernen. 1965 folgte ein weiterer Lehrberufsabschluss als Schmied so eher sporadisch, und bereits 1968 bestand er mit Erfolg die Kammerprüfung zum Schmiedemeister.

Nach elf Jahren Üben auf zwei motorisierten Rädern leistete er sich 1965 sein erstes Wettbewerbsmotorrad – eine umgestrickte 250er ILO mit Zweizylinder-Zeitaktmotor für den Einsatz bei Sand- und Grasbahnrennen mit B-Lizenz. Nach den ersten Schnupperkursen legte er sich 1966 eine echte 250er-Maico Motocross-Maschine zu und startete nach notwendigen, bahntypischen Veränderungen damit im Wettbewerb. 1968 stieg der

Bahnheißsporn auf eine Wettbewerbs-Husqvarna um und startete außer den Bahneinsätzen auch gelegentlich beim Motocross. Es begannen sich Erfolge einzustellen. 1968 gelang erstmalig der Schritt auf das oberste Podest. Am Jahresende wurde der unterdessen 25-Jährige als Gaumeister von Schleswig-Holstein geehrt. Die „Initialzündung“ erfolg-

te 1969: einmal Erster, fünfmal Zweiter, zweimal Dritter und zweimal Vierter. In der Endabrechnung wurde er Dritter in der Norddeutschen Meisterschaft und stieg in die A-Lizenz auf. Zehn Rennen ohne Aus- und Unfall waren eine tolle Bilanz, die Tragik dabei aber



Sieger M. Stahmer, 1969 Kieler-Nord-Mark-Kurs

ne Modellvarianten und damit begann, wenn man so will, ein neuer Lebensabschnitt für ihn, denn von den Gespannen hat er sich nie wieder getrennt und ist noch heute professionell und beim Hobby damit verwurzelt.

1972 begann er den Handel und Service mit Honda-Motorrädern als freier Händler. Der sportliche Wettbewerb lockte nach wie vor, und 1974 kam es zum Comeback auf einer Maico 250 Spezial-Sandbahnmaschine. Dass es bei dieser Motorsportdisziplin, in der Hochburg der Bahnrennen in Norddeutschland, schon recht hart zur Sache ging, musste er allerdings bei einem Unfall mit Schäden am körperlichen Fahrgestell schnell lernen. Somit war das erste Rennen vorerst auch das letzte Rennen.

1971 baute er sein erstes Seitenwagengespann für den Alltagsgebrauch. An eine Honda CB 750 K1 passte er einen Steib TR 500 an. Das erregte Aufsehen, und schon gab es Kundenaufträge für weitere Gespanne als verschiede-

ne Modellvarianten und damit begann, wenn man so will, ein neuer Lebensabschnitt für ihn, denn von den Gespannen hat er sich nie wieder getrennt und ist noch heute professionell und beim Hobby damit verwurzelt.

1972 begann er den Handel und Service mit Honda-Motorrädern als freier Händler.

Der sportliche Wettbewerb lockte nach wie vor, und 1974 kam es zum Comeback auf einer Maico 250 Spezial-Sandbahnmaschine. Dass es bei dieser Motorsportdisziplin, in der Hochburg der Bahnrennen in Norddeutschland, schon recht hart zur Sache ging, musste er allerdings bei einem Unfall mit Schäden am körperlichen Fahrgestell schnell lernen. Somit war das erste Rennen vorerst auch das letzte Rennen.

1972 begann er den Handel und Service mit Honda-Motorrädern als freier Händler.

Der sportliche Wettbewerb lockte nach wie vor, und 1974 kam es zum Comeback auf einer Maico 250 Spezial-Sandbahnmaschine. Dass es bei dieser Motorsportdisziplin, in der Hochburg der Bahnrennen in Norddeutschland, schon recht hart zur Sache ging, musste er allerdings bei einem Unfall mit Schäden am körperlichen Fahrgestell schnell lernen. Somit war das erste Rennen vorerst auch das letzte Rennen.



Sein erstes EML-Honda-Gespann, 1975

Fortsetzung folgt!

Bücher

Zwischen Fahrerlager, Start und Ziel



28,- Euro

Format: 210 x 297 mm

Buch

90 Jahre Schleizer Dreieck

Die wechselvolle Geschichte einer einzigartigen Rennstrecke



34,- Euro

Format: 210 x 297 mm

Festschrift

90 Jahre Lückendorfer Bergrennen



5,- Euro

Format: 210 x 200 mm

Reproduktion

Programm Badberg-Vierecks-Rennen



5,- Euro

Format: 148 x 210 mm

Bestellung unter
www.top-speed.info