

Margit und Paul Blum

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich / Archiv, U. Hänsig (1), Blum Privat (5)

Eine Motorradbegeisterung auf Lebenszeit – in „guten und in schlechten Zeiten“ – 4. Teil

Wieder genesen, diente sich der Autodidakt bei der Firma Kolbenschmitz ohne eine Ausbildung als Metallhandwerker bis hoch zum topqualifizierten Meister. Widmete er sich zu Beginn seiner Motorradambitionen vorerst nur der äußerlichen Verschönerung seiner „Erna“, ging er mit wachsendem Kenntnisstand und handwerklichen Fertigkeiten bis in die Tiefe der Motorentechnik, denn bei Kolbenschmitz hatte er die perfekte Anleitung und Möglichkeiten der Fertigung sowie Reparatur.



Sein Ruf als talentierter Perfektionist sprach sich schnell herum, auch in der weiteren Umgebung, besonders in der „Boxer“-Szene des östlichen Ruhrgebietes.

Die regionalen Grasbahnfahrer entdeckten als erste die Fähigkeiten des jungen Schraubers. Unterdessen war er 1965 bereits 28 Jahre alt geworden und kniete sich so richtig in das Hobby rein. Das ging so bis 1970, sein Können hatte sich in der Szene der Straßenrennfahrer herumgesprochen. Kein geringerer als Hans Otto Butenuth, Deutscher Meister auf BMW in der 500er-Klasse, hatte sich Pauls Hilfe bereits gesichert. In den 60er- und 70er-



1965, Paul Blum als Schrauber bei Grasbahnrennen

Jahren gab es wohl kaum einen besseren Fachmann auf dem Gebiet des Tunings der bayrischen Rennboxer als Paul Blum, abgesehen von Namen wie Gustl

Lachermayr oder Helmut Fath. Nur, dabei war nichts zu verdienen, der pure Idealismus brachte kein Geld für die junge Familie. Der Pfiffikus schraubte nach

und vor der Saison in den regionalen Hinterhöfen an alten Dieselmotoren, um den Unterhalt für die gegründete Familie finanziell etwas mehr aufzuwerten. Als 1972 in der Firma eine Wohnung mit Werkstatt frei wur-



1974, Hans Otto Butenuth, 2. Platz TT

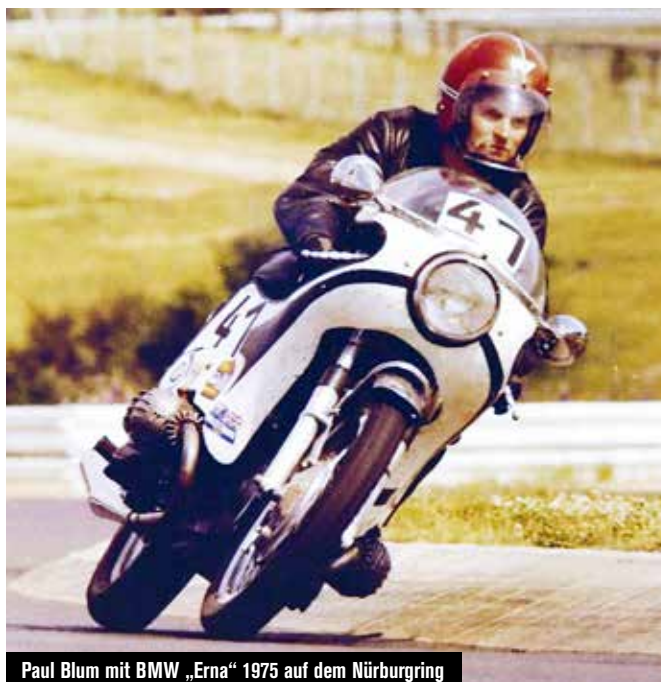


Paul mit H. O. Butenuth, TT 1974

de, war der Umzug für die Familie schnell realisiert.

Bei Hans Otto Butenuth hatte er auch noch die Gelegenheit, an den legendären BMW Königswellenmotoren zu arbeiten. Die Erfolge stellten sich ein, die beiden waren ein gutes Team geworden. Der bemerkenswerteste Erfolg war wohl mit Sicherheit das Erlebnis TT auf der Isle of Man 1974. Hier erhielt Paul als Mechaniker persönlich offiziell zwei Pokale für seine Tätigkeit. Hans Otto war in beiden großen Production-Klassen erfolgreich, spektakulär und äußerst bemerkenswert waren seine zweiten Plätze in der Formel 750 und der offenen Klasse der 1.000er-Klasse. In der 1.000er errang Butenuth, besonders auch durch bemerkenswerte taktisch, kluge Teamarbeit beim Betanken hinter Mike Grant auf Triumph Platz zwei und vor Helmut Dähne auf der Werks-BMW! Paul erhielt den Pokal mit der Aufschrift „TT Isle of Man, 1974, 2. Place, open class“. Ein Hans Otto Butenuth, über viele Jahre Stammpfänger auf der Isle of Man und mehrfacher Deutscher Meister, wusste, dass er ohne Paul wahrscheinlich nicht die große Anzahl an Rennerfolgen erreicht hätte.

Man soll es nicht glauben, wenn man seine relativ kleine Motorradwerkstatt betritt, was hier für Meisterwerke mit sehr großen, auch internationalen Erfolgen über vier Jahrzehnte entstanden sind und noch entstehen. Hier wurden wahre Hightech-Aggregate leistungsstark und standfest gemacht.



Paul Blum mit BMW „Erna“ 1975 auf dem Nürburgring

Nun soll man aber nicht annehmen, dass sich der begnadete Rennmechaniker nur auf seine „angetraute“ Stammmarke mit den Boxermotoren „eingeschraubt“ hatte. Da konnte es eben auch passieren, dass sich in der Nachbarschaft ein junger Mann namens Michael Galinski mit einem Yamaha-Rennteam in einer Werkstatt niederlässt und bei ihm anklopft. Ja, richtig gelesen, eben der Mann, der 1986 auf Yamaha Deutscher Superbikemeister wurde. Die Yamaha FZ 750 war schon eine verkaufsfertige Rakete, als diese 1984 auf der IFMA präsentiert wurde, ein echtes Hightech Paket mit ihrem Vier-Zylinder-Reihenmotor, ein Fünf-Ventiler mit 100 PS Leistung. Aber für die neu entstande-

ne Meisterschaft sollte ihr doch noch etwas Geist eingehaucht werden, denn eine TZ war da als reinrassige Rennmaschine nicht zugelassen. Aber das Reglement gestattete ja im Regelwerk bestimmte Tuning-Maßnahmen, und das wurde Paul angetragen. Er übernahm diesen Part, aber erst als er bereits mittendrin steckte, wurde ihm klar, auf was er sich da eingelassen hatte. Vier Zylinder mit jeweils fünf Ventilen sowie allen dazugehörigen Teilen, Kanälen, etc. sollten aufs Feinste nachbearbeitet und angepasst werden. Logischerweise dieses ganze Maßnahme-Paket musste nicht nur für ein oder zwei Motoren absolviert werden, die Tage in Pauls Werkstatt, in denen innerhalb von 24 Stunden kein Licht

brannte, konnten an einer Hand abgezählt werden.

Es hatte sich gelohnt, Paul hatte am Titel des neuen Deutschen Superbikemeister einen hohen Anteil. Es kamen aber auch die Folgen aus Japan in Form eines tollen Angebots von Yamaha. Paul sollte das Geschäft für Yamaha groß aufziehen und professionell machen, von keinem geringeren als von Hideo „Pops“ Yoshimura, dem großen, alten Techni-Guru gesponsert.

Aber bei Blums wurde nach langem Überlegen das Angebot abgelehnt, lieber auf Sicherheit älter werden und weiter kleine Brötchen als anerkannter Werkstattmeister backen.

Den beiden feinen Menschen ein herzliches „Hals- und Beinbruch“, bleibt Euch und uns noch recht lang erhalten!

Buch

AWO – Die Geschichte einer Legende

4. Neuauflage

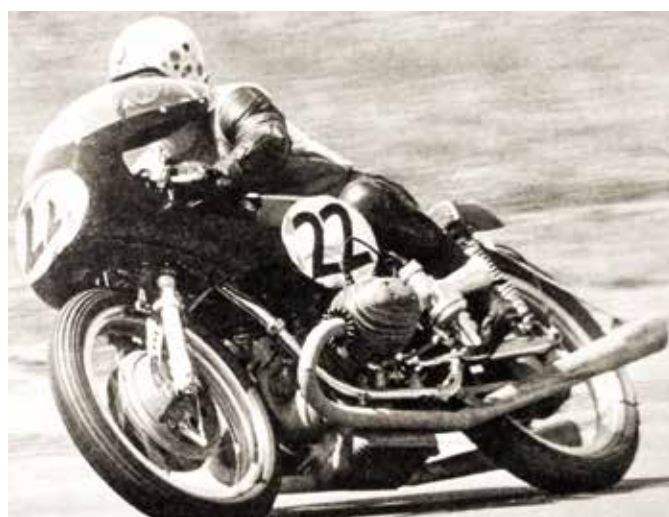


Format: 210 x 297 mm

34,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info



H. O. Butenuth auf der von Paul getunten Königswelle 1967 auf der Isle of Man



Paul mit seinen TT-Pokalen von 1974, er wurde 2017 in Zittau als Edelschrauber geehrt