



„Omni“ Arends und seine ostfriesischen „OAR“-Eigenbauten

Es war am Himmelfahrtstag 1991, „Klacks“ hatte wieder zum bekannt schönen Oldtimertreffen in Braunsbach im Kochertal eingeladen. Das Treffen war ein Geheimtipp im damaligen Veranstaltungskalender der „Alteisenfreunde“, richtig urig und gemütlich mit prachtvollen Menschen und ihren phantastischen Maschinen. Ohne Übertreibung konnte man sagen, hier traf sich die Elite der Oldtimerfreunde, nicht verwunderlich, wenn der Urheber und Moderator kein geringerer als Ernst „Klacks“ Leverkus in eigener Person war. Mehrfach wurde schon im Rahmen der „Top Speed“-Edelschrauberserie dieses Treffen erwähnt, heute sollen die „tollen Vögel“ des Ostfriesen Omni (eigentlich Ommo) Arends vorgestellt werden. Der Ostfrieser aus Rechtsupweg, aus der Nähe von Norden und Aurich, gehörte bereits in den 60ern als erfolgreicher Eigenbauer und Rennfahrer in die damalige norddeutsche Grasbahnszene. Bekannt wurde er aufgrund seiner originellen Idee, mit nur einer Maschine an einem Tag in verschiedenen Klassen zu starten. Dieses Kunststück realisierte er, indem er in der 125-cm³-Klasse startete und mit der

Als die wilde Zeit vorüber war, besann sich Omni (Jahrgang 1924) auf das eher gemütliche Touren, aber nicht mit Motorrädern von der Stange, nein, mit Aufsehen erregenden Eigenbauten wollte der Edelschrauber seine Fahrfreuden ausleben. Somit kam es zur Entstehung seiner Eigenkreationen unter der Bezeichnung OAR (Omni-Arends-Rechtsupweg) auf der Basis ausgedienter BMW-Teile, die sich in seiner Werkstatt angesammelt hatten.

Die Schätze des Tages waren zur bereits oben erwähnten erlebnisreichen Veranstaltung bewundert worden, und man saß am Abend in illustrierter Runde im „Löwen“. Es war ein buntes Sprachgewirr, neben verschiedenen deutschen Dialekten gab es auch böhmische und keltische Laute zu vernehmen. „Klacks“, der wohl beste Erzähler aller Zeiten, in seiner ruhigen Art sprach in gutem Hochdeutsch, Alois Tussettschläger aus Mulfingen beherrscht das typischste Schwäbisch, was man sich vorstellen kann. Omni ist mit seinem perfekten ostfriesischen Platt für Außenstehende kaum zu verstehen. Karel Mares aus Liberec versuchte es im Mischmasch zwischen deutsch,



Omni Arends wird von „Klacks“ als Edelschrauber geehrt

mit keltischem Einschlag, und schließlich hatte der Autor mit westsächsischem Dialekt seine oberlausitzer Freunde dabei, die mit ihrem gerollten „R“ das ganze rund machten. Nach dem dritten Bier war kaum noch etwas zu verstehen, aber es war sehr lustig, und hier wurde eigentlich der Grundstock für die folgende Story gelegt.

Außer einer 350-cm³-OAR, welche Omni nicht zur Ausstellung vorführte, wollen wir uns erst einmal die hubraumstärkere Maschine betrachten. Der Tüftler installierte nach einigen Veränderungen am Rahmen einer BMW R 51/2 den Boxermotor eines BMW-PKW mit 692 cm³ Hubraum und einer Leistung von 35 PS (26 kW). Die Gabel einer BMW R 25/3 passte perfekt für

den Eigenbau. Den Vergaser spendete ein VW Typ 70. Die Auspuffanlage komplettierte er aus Teilen einer Kardanwelle von Ford, Endstücken eines Auspuffes vom VW Käfer und selbst gebogenen Krümmerrohren. Die Doppelscheinwerfer dienten vorher einem Traktor zur Beleuchtung. Auf den ersten Blick vermutet man, eine etwas retuschierte R 52 zu erkennen, aber beim näheren Betrachten erkennt der Fachmann doch viele veränderte Details. Da der Platz hier nicht ausreicht, beide Maschinen ausführlich zu beschreiben, soll die Erwähnung der OAR 700 hiermit genügen, und wir widmen uns intensiver der OAR 650 cm³ mit Zweizylinder-Reihenmotor.

Als sich die Wogen um den Rummel des Red-Porsche-Killers von Werner Brösel und das „Rennen von Hartenholm“ 1988 gegen Holdis Porsche geglättet hatten, wollte Omni ein ähnliches Fuhrwerk mit vier hintereinander montierten BMW-Einzelzylindermotoren entwickeln, um damit Harleys zu schocken. Die Überlegungen über die geringe Sinnhaftigkeit eines solchen Monsters ließen ihn aber diesen Gedanken vergessen, und er blieb auf dem Boden der Realität, in-



Die OAR 650 in der linken Seitenansicht, typisch sind die beiden Motoreinheiten aus der BMW-Einzylienderserie zu erkennen – „Altgediente DDR-Bürger“ tippten sogar auf Produkte der AWO aus Suhl, die Verwandtschaft ist ja gegeben

gleichen Maschine bis zum nächsten Rennen in der 250-cm³-Klasse einen zweiten 125-cm³-Motor an-koppelte. Mit dieser sinnvollen und perfekten Konstruktion stand er sogar mehrfach an einem Tag auf dem Podest.

englisch und tschechisch. Paul Gockel aus Paderborn mit seiner wohlklingenden norddeutschen Aussprache hatte seinen Freund Ralph Knight, einen echten Manxman und Sidecarracer, mitgebracht. Er sprach englisch

dem er sich zu einem Eigenbau in Form eines Zweizylinder-Tandem-Twin mit BMW-Motoren entschloss. Die in seinem Regal liegenden Motoren von BMW Isetta, dem sogenannten „Schrupp-Rolls Royce“ in der 297-cm³-Ausführung, sollten den Grundstein für das Projekt bilden. Die Kurbelgehäuse des hubraumstärkeren Einzylindermotors mit einem Kolbenhub von 68 mm konnte, ebenso wie Einzelteile der Motorsteuerung, übernommen werden. Vom bereits oben genannten Automotor wurden die Zylinder und Zylinderköpfe „geopfert“, einzige Ausnahme bildete hierbei die Nockenwelle einer R 25/3 für den vorderen Zylinder. Aufgrund der Verwendung der Zylinder vom Autoboxermotor mit 78 mm Zylinderbohrung erhöhte sich der Hubraum für beide Zylinder auf insgesamt 649,68 cm³. Die Koppelung der Kurbelwellen der beiden Motoren realisierte der pfiffige Ostfrieser mittels der Hardyscheibe einer Mercedes-Kardanwelle vom 200D/8. Mit einem 26 mm Bing-Vergaser Typ 1/26/112 der R 27 wurde die Gemischaufbereitung bewerkstelligt. Zwischen den beiden Motoreinheiten lagerte der Vergaser an einem Hosenbeinverteilerstück. Anfangs bereitete dem Tüftler die technische Lösung für die Motorsteuerung des vorderen Zylinders Sorgen, da er ja den vorderen Zylinder vom ehemaligen Boxermotor spiegelverkehrt „umfunktionieren“ musste, der Auslass musste in Fahrtrichtung vorn liegen und der Einlass hinten. Das „Ei des Columbus“ war die Verwendung der Nockenwelle mit geringfügigen Veränderungen vom Motorradmotor. Da die Nockenwelle des R25-Motors über die gleichen Steuerzeiten wie die der Isetta verfügte, war die Harmonie gewährleistet. Der Leser wird sich an den BMW-Eigenbaumotor von Klaus Hultsch in Heft TS 07/09 erinnern, er hatte ähnliche Probleme bei der Verwendung der AWO-Zylinder. Die Zündung entwickelte er um einen Versatz von 180° Kurbelwinkel konventionell mit Unterbrecherkontakten. Viel Mühe bereitete ihm das Auswuchten der Schwungscheiben. Da er keine Spezialvorrichtungen dafür besaß, musste er reichlich Versuche mit selbst gefertigten einschraubbaren Gewichten tätigen. Letztendlich war der Erfolg gesichert, lediglich bei etwa 5.000 U/min. und 80 km/h im vierten Gang gab es leichte Vibrationen. Die erzeugte Motorleistung liegt nach ermittel-

ten Fahrleistungen wohl zwischen 24 und 28 PS. Mittels einer Isetta-Kupplung erfolgt die Kraftübertragung auf ein angeblocktes Getriebe der R 25/3, über eine gekürzte Kardanwelle vom gleichen Modell geht der Antrieb zum R 25/3-Kardan am Hinterrad.

Nun konnte es an die Fertigung des Fahrgestells gehen. Dazu bot sich BMW an, und der Meister wählte den Rahmen der R 51/3, den er um 25 mm verlängern musste. Somit kam er auf einen Radstand von 1490 mm, dieser Wert ist entsprechend der Motorlänge noch sehr gut vertretbar. Relativ aufwendig gestaltete sich die Realisierung der Abgasanlage. Hier betrieb er beachtlichen Aufwand, denn ein nichtalltägliches Motorrad sollte sich auch durch bestimmte Spezifikationen auszeichnen. Vom vorderen Zylinder führten die Krümmerrohre aus einem Sammelstück nach vorn sowie nach rechts und links unten parallel zum Rahmen nach hinten – vom hinteren Zylinder, analog wie vorn nur nach hinten sowie nach rechts und links unten, parallel zum Rahmen nach hinten. Beide Rohrpaare trafen sich jeweils in einem Endstück mit Schalldämpfer unterhalb der Hinterradfederung. Die 18-Zoll-Stahlfelgen spendete eine R 51. Die Gabel entnahm Ommi einer Honda CB 450 und dazu auch gleich die schöne Duplex-Tromblembose. Die Hinterradfederung spendete eine BMW R 25/3, ebenso die umgestalteten Kotflügel. Beim Schwingsattel griff er in das DKW-Lager und nutzte das Teil einer RT 350. Neben der umgebauten Zündanlage der Isetta verwendete er auch die Dynastartanlage vom gleichen Fahrzeug. Den Kickstarter am Getriebe der R 25 ließ Ommi aus Gründen der Sicherheit montiert, man weiß ja manchmal nicht, ob man das Ding noch einmal braucht. Ein Tank der BMW R 75/6 in USA-Ausführung passte aufgrund der großflächigen Chromblenden zu seiner sehr ungewöhnlichen Kreation. Unter dem großräumigen Tanktunnel lenken zusätzliche Leitbleche Frischluft auf die hintere Zylinderereinheit, um für diese Überhitzungen zu vermeiden.

Über viele Kleinteile könnte noch eine Menge geschrieben werden, aber noch etwas Lustiges darf am Ende nicht unerwähnt bleiben. Am eingangs erwähnten Abend im Braunsbacher „Löwen“ schilderte „Klacks“ zur großen Freude der Anwesenden, wie Ommi auch die Küche seiner Frau

Omni Arends bei einer Sitzprobe auf der Triton des Autors, daneben Ralph Knight, der „Manxman“ von der Isle of Man



Friedrichen für seine Schraubereien plünderte. Ommi saß sinnierend mit seinem Teepott in der Küche bei seiner Friedchen und versuchte, Lösungen für die Abdeckungen von Dynastart und Hupe zu finden. Auf einmal griff er wie von der Tarantel gestochen zu einem Kochtopf, zur Suppenkelle samt Kartoffelstampfer und rauschte damit ab. Dazu Friedrichens Kommentar: „Plötzlich jump't he hoch un' sust in'ne Warkstatt rin, is' verschwunn'n, un keen een kriegt'n dor wedder rut!“ Ihre Küchengeräte konnte sie nur noch als Teile an Ommis OAR 650 wiedersehen. So war die Geschichte mit Ommi Arends und seinen OAR-Maschinen, damit soll dem

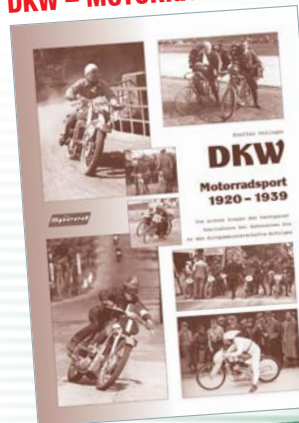
urigen Ostfriesen zur Erinnerung ein kleines Denkmal gesetzt werden.

Im folgenden Bericht wird die Geschichte von Manfred Firschch „Jung-Rau-Kawa“ aus Morsbach vorgestellt.

Motorsport für Zuhause

BUCH

DKW - MOTORRADSPORT 1920 - 1939



In diesem Buch werden chronologisch die DKW-Motorradsport-Erfolge vom ersten Sieg im Jahr 1920 bis zum letzten großen Triumph vor dem zweiten Weltkrieg dargestellt. Der Autor Steffen Ottinger, im Chemnitz „Rennfahrerdorf“ Adelsberg, weltweit von Zschopau geboren, hat zwei Jahrzehnte des DKW-Motorradsports in akribischer Art und Weise recherchiert und dokumentiert.

EUR 28,-

Weitere Fanartikel unter www.top-speed.info oder

Bestellung per Fax 03 71/5 61 60-19