



# Klaus Sauer aus Bergisch-Gladbach ...

## ... und seine asiatischen „Suzuki Re5 Rotary“-Schätze



Die RE 5 Rotary gehört zu den eher sehr seltenen Maschinen im Straßenverkehr, nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland



Ein Traum in rot, diese Suzuki RE 5 Rotary ist die Zweiterwerb von Klaus Sauer und natürlich auch selbst restauriert

Wankelmotoren als Antrieb für Kraftfahrzeuge sind eher die Ausnahme, diese auch an Motorrädern vorzufinden zweifeln viele Leute sogar an.

Als Dr. h.c. Felix Wankel 1953 seine Erfindung, den Wankelmotor, der Öffentlichkeit präsentierte, wurde die Revolution auf dem Sektor der Verbrennungsmotoren angekündigt. Um es vorweg zu nehmen, sie wurde es nicht. Bei NSU ging das erste Wankelprojekt in die Serie über und wurde als PKW NSU Spider 1963 auf der IAA vorgestellt. Das zweiseitige Sportcoupé war der Vorläufer des NSU Ro 80. Zuvor wurden 1954 der DKM 54 (Drehkolbenmotor) und 1957 der KKM 57 (Kreiskolbenmotor) als Prototypen entwickelt.

Sogar bei MZ in Zschopau stand 1963 ein Wankelmotorrad mit 175 cm<sup>3</sup> Kammervolumen auf dem

Prüfstand, 1965 wurde eine weitere Entwicklung in Zschopau getestet, allerdings ohne Perspektive für eine Serienentwicklung. In der Motorradindustrie waren die Japaner die „Wankelpioniere“. Honda experimentierte am Prototyp A16 mit 125 cm<sup>3</sup> Kammervolumen, Kawasaki legte mit der X99 1972 im Experiment nach, und letztlich brachte Yamaha sogar 1972 auf der Tokio Motor Show die RZ 201 als Zweischeiben-Wankelmotor vor die staunende Weltöffentlichkeit, aber ebenso so schnell verschwanden alle Versuche wieder in den Werksarchiven. Lediglich Suzuki entwickelte an der RE 5 unbeirrt weiter. Bei BSA wurden ebenfalls Wankelversuche durchgeführt. Norton war da wesentlich erfolgreicher und arbeitete ab 1971 an einem Zweischeiben-KKM, der auch 1983 mit der „Interpol 2“ in Serie ging und über weitere Modelle sogar auf der TT in einem F1-Rennen unter Steve Hislop 1992

mit der RCW 588 zum Sieg gefahren wurde, beendet wurden die Wankelprojekte von Norton mit der NRV 588.

Hercules zeigte 1971 auf der IFMA die W 2000, die unter der scherzhaften Bezeichnung „Fliegender Staubsauger“ 1975 auf dem Markt zu erhalten war. Hendrik Van Veen präsentierte 1976 in Duderstadt die OCR 1000. Für runde 24.000 DM war das Stück zu erwerben.

Suzuki stellte 1974 den stauenden Kunden die bereits erprobte RE 5 Rotary vor. Die Bezeichnung RE 5 ergab sich aus Rotations-Engine mit 497 cm<sup>3</sup> Kammervolumen. Die ersten Fahrindrücke mit der RE 5 Rotary sind überraschend angenehm, auffallend ist das breite Leistungsband und die Kraftentfaltung im unteren Drehzahlbereich, bereits bei 3.500 U/min. entwickelt der Motor sein größtes Drehmoment. Die Laufkultur mit ihrer Vibrationsarmut er-

innert an exklusive Multizylindermaschinen. Der Motor lässt kein „Schieberuckeln“ verspüren, dafür gibt er mit kräftiger Stimme ein klangvolles Lied ab, um welches ihn manch ein starker, konventioneller Viertakter beneiden würde. Mit den 63 PS bei 6500 Touren treibt der flüssigkeitsgekühlte Dreikammer-Einscheiben-Kreiskolbenmotor die Rotary bei gutem Wind und schlanken Fahrer im fünften Gang auf 173 km/h. In ihrer gesamten Leistungscharakteristik neigt die RE 5 eher zum soliden Tourer als zum spritzigen Sportler, immerhin bringt sie vollgetankt auch 280 kg auf die Waage.

Die angenehme Laufkultur am ungewohnt komplizierten Motor in seiner Gesamtheit ist einem relativ aufwändig gestalteten Zündsystem sowie den speziell entwickelten 18-32 HHD Register-Doppelvergäsern von Mikuni zu verdanken. Kein Problem gestaltet der relativ hohe Aufwand bei der Realisierung

Der gewaltig wirkende Kühler der RE 5 ist aufgrund der hohen Wärmeentwicklung des Motors nicht überdimensioniert



Klaus Sauer (links) und Harald Götz (rechts) werden vom Fahrleiter des Motorradfahrertreffens „Freier Motorradfahrer Freundeskreis“ in Zittau als Edelschrauber 2009 geehrt

der Motorkühlung, aufgrund sehr hoher Temperaturentwicklung wurden außergewöhnliche Wege beschritten. Dem sehr voluminös gestalteten Flüssigkeitskühler steht in seiner Funktion auch die innenkühlende Wirkung von 4,5 Litern Motorenöl mit separatem Kühler zur Seite. Der Motor erfährt eine zusätzliche Gemischschmierung um den Verschleiß an den Dichtleisten des Umläufers (Trochoide) zu mindern. Die eigenartig anmutende Umhüllung der Auspuffkrümmer ist auch der hohen Erwärmung dieser gezollt. Die stark verrippten Rohre der Auspuffkrümmer aus Aluguss sind zusätzlich mit verchromten Stahlrohren ummantelt, welche nach vorn geöffnet sind um den einströmenden Fahrtwind zu deren Kühlung zu nutzen. Das Fahrwerk der Rotary dürfte in seiner Grundkonzeption eine Anleihe an die GT 750 sein. Die Federungsparameter, trotz verstellbarer Federbeine, sind gewohnt japanisch hart. Nur 67 Exemplare wurden von diesem Modell in Deutschland verkauft, wer heute so ein Stück sein Eigentum nennen kann, besitzt tatsächlich eine Rarität. Diesen Exoten hat sich Klaus Sauer aus Bergisch-Gladbach verschrieben, er hat sie regelrecht studiert. Er benötigt für deren „Lebenserhaltung“ kaum noch fremde Hilfe. Zwei der seltenen Modelle sind in seinem

Besitz, und beim Betrachten der raren Stücke glaubt man, vor neuen Maschinen zu stehen. Der „Ex-DDRler“, Jahrgang 1956, hat ein bewegtes „Motorradleben“ hinter sich. Schon in früher Jugend hat der gebürtige Berliner den Benzinvirus aufgenommen. Dabei hatte er das große Glück, an eine gestandene Motorradclique mit bereits damals nicht alltäglichen Motorrädern Anschluss und Freundschaft zu finden. Das hat sein weiteres Leben geprägt, bis heute.

Nach dem Führerscheinwerb begann der gelernte Zerspaner das Motorradleben mit einer MZ. Ein Freund konnte ihm gleich danach eine betagte BMW R 51 vermitteln, und danach ging es von Modell zu Modell aufwärts. Vom ehemaligen Rennfahrer Eckehard Finke aus Döbeln konnte er eine umgebaute Kawasaki Z 900 ohne Papiere kaufen. Während er seinen Wehrdienst bei der NVA absolvieren musste, durfte das Motorrad ein Freund in Sachsen-Anhalt nutzen, und dieser schaffte es auch, die Legalität der Maschine in Form einer polizeilichen Zulassung herzustellen. Klaus hatte unterdessen das Glück, die Einfuhrgenehmigung für eine „Güllepumpe“ (Honda CX 500) in die DDR zu erhalten und denkt noch heute an schöne Fahrerlebnisse damit zurück. Als ihm eine BMW R 100 S angeboten wurde, trennte er sich von der CX und war mit dem Boxer wieder an den Wurzeln seines Motorradlebens angelangt. Das Geld für die Neuerwerbung musste schließlich auch irgendwo herkommen.

Klaus befriedigte das Leben im real existierenden Sozialismus schon lange nicht mehr, und somit stellte er 1987 den Ausreiseartrag aus der DDR, wohlwissend, was damit an nicht nur behördlichen Querelen und Schikanen auf ihn und seine Frau zukam. Im Frühjahr 1989 hörte er auf dem Sender „Freies Berlin“ eine abenteuerliche Reportage über die Republikflucht eines Ex-DDR Bürgers, und das war für ihn das Signal, diesen Weg so schnell wie möglich nachzu-

vollziehen. Nachhause fahren, die Frau verständigen, um die notwendigsten Sachen zu packen, den Trabi auftanken – ging alles ganz schnell – und ab in Richtung Warschau. Weiter ging es mit dem Flieger nach Budapest. Das war der Haupttrick, dass DDR-Bürger bei der Ausreise aus Polen kein Visa für die Einreise nach Ungarn benötigten. Von da ging es über Österreich in die Bundesrepublik. Etwas Zittern und Angst war schon dabei, aber die ungarischen Milizionäre waren sehr entgegenkommend. In der „neuen Heimat“ angekommen, standen ihm seine Motorradfreunde helfend zur Seite, um eine Existenz zu gründen. Wesentlich für diese relativ spontane Entscheidung trug die gute, freundschaftliche Verbindung zu seinen Motorradfreunden in Bergisch-Gladbach bei, die ihm viel Starthilfe leisteten. Man kannte sich schon viele Jahre von den „deutsch-deutschen Motorradtreffen“ im böhmischen Marienbad. Dort wurden, sehr oft unter den Argusaugen der tschechischen Miliz und auch „Späher“ aus der DDR, die grenzüberschreitenden Kontakte gepflegt. Nach einjährigem Einleben und Existenzgründung, unterdessen waren die Grenzen geöffnet(!). Klaus konnte wieder an ein zweirädriges Fortbewegungsmittel denken, und das war – der Leser wird es erahnen – eine BMW R 100 S. Diese baute er sich im gleichen Stil wie die vorherige, hinter der Mauer gebliebene, auf. Der Hang zu etwas Seltenem bewegte ihn eigentlich von jeher, und sein Augenmerk fiel auf die „Suzuki RE 5 Rotary“, in der Clubzeitschrift „e.V. Wasserbüffel-Post“ entdeckte er viele Namen und Adressen von RE 5-Fahrern sowie Hinweise, rundum alles, was über so einen Exoten einfach wissenswert ist. In Holland wurde er im Frühjahr 2003 fündig,

wurde auch mit dem Vorbesitzer handelseinig. Leider zu gutgläubig und ohne eine Probefahrt zu unternehmen (wer bereits einmal ein rares Stück kaufen wollte, kann das verstehen, da bleibt mitunter die Vernunft irgendwo weg, der Autor spricht selbst aus schlechter Erfahrung) und brachte das Motorrad nach Hause. Um es kurz zu machen, eine Gesamtinstandsetzung machte sich notwendig, selbst ist der Mann, dieser Slogan hatte ihn in der DDR unterprägt. Notwendige technische Unterlagen fand er über die genannte Clubzeitschrift, auch benötigte Teile und was das Wichtigste an solch einer Aktion ist, auch gute Freunde, über drei Kontinente hinweg versorgten ihn mit benötigten Ersatzteilen. Tatsächlich machte Klaus noch im Herbst des gleichen Jahres die ersten Fahrten mit seiner „Rotary“. Besonders dankbar ist er noch heute seinem Freund Sam in den USA im Bundesstaat Ohio. Besagter Spezi kann gut als der „Wankel-Guru“ der Staaten bezeichnet werden.

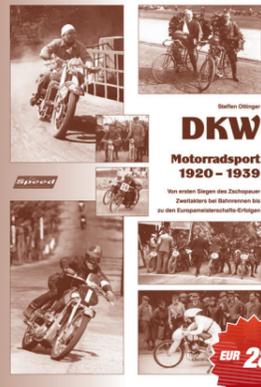
Im desolaten Zustand hat der Schrauber 2007 eine zweite Maschine erworben und mit viel Perfektion das daraus gemacht, was sie heute ist, ein sehenswertes Motorrad, welches eigentlich im Museum stehen sollte. Klaus ist nicht nur von jeher Vielfahrer und Langtourer, er ist auch ein guter „Schrauber“, nicht nur die aufwändigen Motorüberholungen mit notwendigen und außergewöhnlichen Spezialkenntnissen hat er selbst im Griff, auch sein als Hobby geführtes Fahrtenbuch ist sehenswert, denn da geht es nicht nur rund um den Kirchturn von Bergisch-Gladbach, sondern auch über einige Ländergrenzen in Europa.

Im nächsten Report soll der Berliner Peter Hanke mit seiner „Japan-BMW“ vorgestellt werden.

Wanted! Nur so kann der Steckbrief für einen RE 5-Fahrer gestaltet werden, das geht eben nur beim Motorgehäuse eines Wankelmotors



**BUCHBESTELLUNG**  
unter  
[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)



EUR 28,-