

Margit und Paul Blum

Eine Motorradreihe auf Lebenszeit – in „guten und in schlechten Zeiten“ – 2. Teil: Margit

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Blum privat



Margit Blum (# 664) 1982, Zwi Hockenheim „Prüfungsfahrt Solitude“

Die R 69 wurde veräußert, um den Start in den eigenen Hausstand finanzieren zu können. 1967 wurde Sohn Andy geboren, alles ging ganz flott. Das Motorradfahren ruhte erst einmal, aber Paul schraubte an seiner R 50 S von 1953 fleißig weiter. Die Maschine hörte auf den Namen „Erna“, und er machte daraus ein recht schnelles Teil. Margit saß auch schon wieder im Sattel, natürlich auf der frisierten 500er. Stummel-Lenker, Hoske-Tank und zwei in vier Tüten von Hoske, Telegabel und Guzzi Bank, Magura – und, und ...



Hier kam Christel Berg wieder ins Spiel, aufgrund ihrer Drähte zur WIMA nahm sie Margit ins

Schleptau in Richtung Nordschleife zum Nürburgring, natürlich auf der R 50 S. Da fand 1968 das WIMA-Treffen von Deutschland statt, und Margit war aktiv dabei. Ja, sogar sehr aktiv, denn der Name der Siegerin aller Wertungsaufgaben addiert, lautete Margit Blum. Das war der Start in die Vereinigung WIMA, den man auch als eine zweite Ehe bezeichnen durfte – besser geht es nicht. Es gab noch bedingt eine Pause,

die Mutter- und Hausfrauenpflichten gingen erst einmal vor. Auch etwas Geld musste sie ja für den jungen Hausstand verdienen, und so schaffte sie stundenweise als Schneiderin in einer Boutique. Das bekannte Kribbeln, nicht nur in der Gashand, wurde immer stärker, und schließlich war es dann wieder ausgebrochen, das unheilbare Fieber nach Freude am Schnellfahren. Sohn Andy war unterdessen acht Jahre alt, und mit

31 Jahren wurde so richtig neu durchgestartet. Freundin Christel kam 1975 voller Begeisterung von einem ADAC Sicherheitstraining auf der Nordschleife zurück und meinte: „Margit – das ist unser Ding“. Und es ging los, im Haus stand ja Pauls „Erna“, und Margit düste in Richtung Nordschleife. Mit Elan und Begeisterung trieb sie den „schweren Eimer“ (eigene Worte) durch die schwierigsten Passagen und fuhr sich damit



1976 erstmalig bei den 1.000 km Hockenheim am Start



Siegerehrung Hockenheim 1976: 2. Platz M. Blum und Chr. Berg, neben Sprecher



Zuvi 400 km auf dem Nürburgring 1978

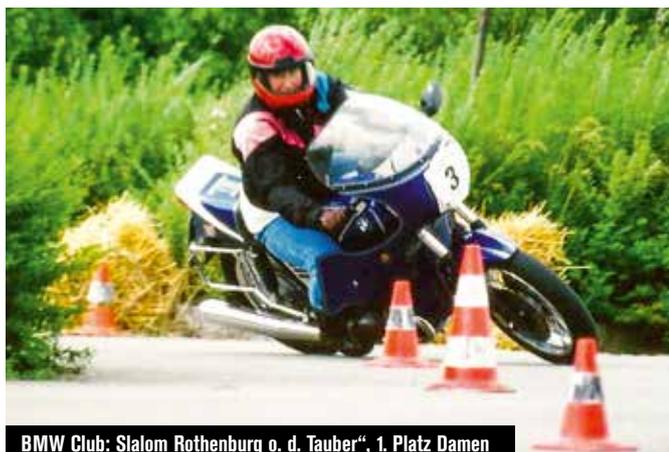
ein Wochenende lang „warm“. Die totale Initialzündung war erfolgt, und wenig später standen die beiden Mädels 1976 beim 1000 Kilometerrennen auf dem Hockenheimring am Start. So einfach war das nicht, international versagte die FIM ja bekanntlich bis 1980 eine Rennlizenz für Frauen, jedoch bei „Zuvi“-Veranstaltungen, Slaloms etc. oder in der DDR bei Ausweissfahrernrennen durften die Amazonen starten. Allerdings war das 1976 in Hockenheim so ganz ohne Training und „Namen“ nicht einfach. Hier war die große Dame der WIMA, Ellen Pfeiffer, als bekannte Rennfahrerin die Fürsprecherin für die beiden Einsteigerinnen – und es klappte. Es klappte sogar exzellent, denn die beiden Anfängerinnen standen nach hartem Kampf als die Zweitplatzierten der Damenmannschaften auf dem Podest.

Nun ging es aber richtig los, kaum noch ein Wochenende über die Saison ohne einen Rennstart. So kam auch schnell der Wunsch nach noch besserem Maschinen-

material auf, nur Paul war ja voll in seine Ambitionen als sehr erfolgreicher Rennmechaniker eingebunden. Von Sturzschäden wegen Fahrfehlern brauchte nicht gesprochen zu werden, denn die passierten nicht oder kaum, aber die Technik sorgte schon für harte Bodenkontakte. Als es aber doch 1980 auf der Dahlemer Binz beim Flugplatzrennen ein Dilemma wegen eines eigentlich banalen Kiesbettausfluges gab, kam es schon härter. „Erna“ war von Paul mit scharfen Dell’Ortos ausgestattet worden, und in einer Kurve ging es doch etwas ungewohnt flott ab. „Erna“ ging sofort in Flammen auf. Die „Kölner Rundschau“ am 29.09.1980 äußerte sich so dazu: „Als die Maschine von Margit Blum in Flammen aufging, waren die Männer wieder unter sich“. Jetzt wurde es, streng genommen, für Paul richtig ernst, denn Margit forderte energisch eine neue Maschine mit mehr Leistung – oder sie fährt eine andere Marke! Das war hart, und Paul startete durch – aber richtig. Er war ja über Jah-

re der erfolgreiche „Schrauber“ bei Hans Otto Butenuth und „pump-te“ dessen Maschinen mit Leistung voll. Über den Winter pflanzte er in eines der Rennfahrgerüste von Butenuths TT-Einsätzen von 1974 einen scharfgemachten 500-BMW-Motor für Margit ein. Der leistungsstarke Motor mit etwa 60 PS und das superleichte Fahrwerk, das Gesamtgewicht der Maschine betrug 162 kg, waren, neben dem Fahrkönnen der schnellen Dame,

der Garant für vordere Plätze im Renneinsatz 1981. Das wurde aber auch allerhöchste Zeit, denn zum Teil war sie unter 120 Startern die einzige auf BMW, die Ducati-Pantahs drängten zahlenstark besonders nach. Trotzdem, mit Christel Berg und Ellen Pfeiffer war sie in bester Damengesellschaft. Eine Begebenheit in Hockenheim auf der langen Geraden vor der Ostkurve sollte noch genannt werden. Sie hatte bereits mehrfach bemerkt, dass bei „vollem Rohr“ mitunter der vierte Gang herausrang. Ausgerechnet hier passierte es, Gang raus, schlagartig Drehzahlen hoch, jenseits von Gut und Böse, und ein Pleuel bahnte sich den Weg durch das Kurbelgehäuse in die freie Natur, das war ein harter Ruck. Sie blieb zwar sitzen, aber der Weg war vorgezeichnet, die maximale Leistungsgrenze des Boxers war erreicht, das Ende der Rennerei war nah. Die technische Konkurrenz war zu stark geworden, ihr genügte es nicht mehr, nur unter den 20 Besten eines Rennens zu landen, ohne die Marke zu wechseln.



BMW Club: Slalom Rothenburg o. d. Tauber“, 1. Platz Damen

15 Jahre **INT. RUPERT HOLLAUS GEDÄCHTNIS-RENNEN**
Österreichs größtes Motorrad-Rennen
18. u. 19. Aug. 2018
Sa. u. So. 8.30-18 Uhr

Red Bull
TR
 SPIELBERG

TOP SPEED

Mit berühmten Fahrern von einst und jetzt!

ATTRAKTION
Int. Sidecar-Trophy

Int. hist. Motorräder • 7 Klassen
Youngtimer 1991 - 2002
Int. Supersport u. Superbike

Spirit of Rupert Hollaus
 www.igfc.at

FUCHS **Silkolene**
 SUPERIOR MOTORCYCLE OILS

IGFC-POKAL-SPONSOR