

Es gibt Menschen mit einem Herz für das „Alteisen“

Teil 2 | Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (7), Archiv (1)

dass unser Sportfreund zur Kategorie Oldtimerfahrer gehört, die sich ihr Hobby als „Edelschrauber“ selbst erschaffen haben, mit „goldenen Händen“, technischer Erfahrung und großem Fachwissen auf diesem Gebiet. Dazu hat er noch das Glück, dass seine „holde Angetraute“ stets hinter dem Hobby stand und steht.

von DKW sehr ähnlich, war bereits mit einem 2-Gang-Getriebe ausgestattet. Der Motor hatte einen Hubraum von 169 ccm und leistete 2,5 PS. Auffallend an der Maschine war die gewaltige Klotzbremse im Hinterrad mit der Besonderheit, dass Hand- und Fußbremse kombiniert betätigt wurden. Am Hinterrad waren der Riemenantrieb sowie die Klotzbremse separat gespeichert.

Da die Maschine von starken Gebrauchsspuren gezeichnet, aber in komplettem Zustand war, entschloss sich Reinhart Päßler zur Erhaltung des Urzustandes ohne Re-

strophalen Witterungsverhältnisse leider nicht eingesetzt.

Mit einer „Rovin“ setzte sich die „Frankreich Sammlung“ 2010 fort. Beim erwähnten Treffen in „Bad Münstereifel“ wurde über Kontakte zu Teilnehmern aus Frankreich die Initialzündung vorbereitet. Auf der Suche nach Stationärmotoren bekam Päßler die Adresse eines Ansprechpartners. Beim Besuch in Frankreich sah er ebenda ein Motorrad unter der Bezeichnung „Rovin“, „Tour de France“. Unter dieser Marke baute ein Unternehmer aus Paris um 1920 auf Konfektionärbasis Motorräder. Eine Praxis, welche auch in Deutschland zu jener Zeit sehr weit verbreitet war. Dieser baute Fahrgestelle für Leichtmotorräder und hängte in diese die Motoren von „Moussart“ ein. Unser Freund setzte es sich in den Kopf, das muss mein Motorrad werden. Die Verhandlungen liefen, er konnte dem Franzosen „Rosinen“ aus seiner Sammlung anbieten und es kam 2010 im Austausch zum Besitzerwechsel. Die Maschine, Baujahr 1924, befand sich in relativ desolatem Zustand, aber mit Erfolgsaussicht auf Teilrestaurierung, denn ihre Alterspatina sollte sie behalten. Der schlitzgesteuerte Einzylinder-Zweitakter mit Sackzylinder verfügte über 174 ccm Hubraum und war mit 4,5 PS Leistung angegeben. Die Kraftübertragung läuft über ein 3-Gang-Getriebe. Über eine Einportanlage wird der Auslass geregelt und der Zündmagnet sitzt direkt auf der Kurbelwelle. Um die mögliche Originalität zu wahren, erneuerte er nur verschlissene Teile. Die verwitterten Aluteile mussten aufgearbeitet werden. Das wohl auffälligste an der Maschine ist die riesige Klotzbremse im Vorderrad. Ein Glücksumstand für den „Jäger und Sammler“ ergab sich im Jahr 2013 wieder in Frankreich. Während seiner Recherchen entdeckte Päßler einen 250-ccm-Rennmotor „Moussard“, „Tour de France“ aus dem Jahr 1925 mit 7 PS Leistung, und er wurde mit dem Besitzer handelseinig. Der Motor ist baugleich mit dem der „Rovin“, al-



Reinhart Päßler, Lückendorfer Bergrennen mit der „Rovin“



Rovin linke Ansicht

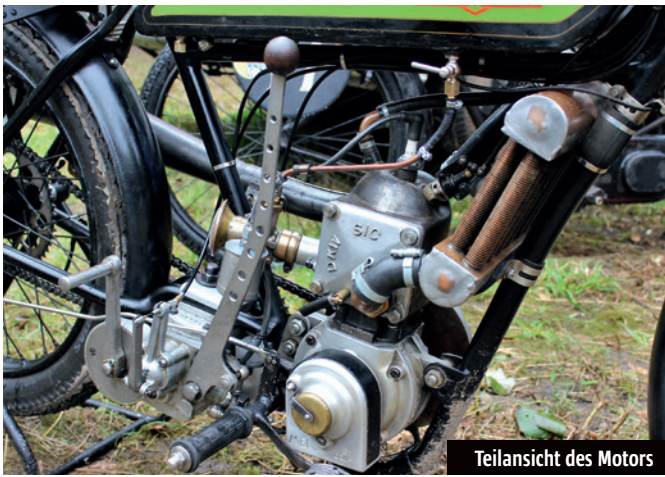


2022 präsentierte er die „SIC“

Im vorangegangenen Bericht lernen wir Reinhart Päßler mit großer Oldtimerleidenschaft bereits kennen. Mit seiner „Neander“ integrierte er sich in deren Sammlergemeinschaft und nahm ab 1990 bis 2017 an der alljährlich stattfindenden Gedächtnisfahrt „Bad Münstereifel“ zu Ehren von Ernst Neumann Neander teil. Im ADMV Classic Cup sowie weiteren Veranstaltungen mit historischen Fahrzeugen mit Prädikatscharakter war er erfolgreich unterwegs. Es muss erwähnt werden,

Ein neuer Lebensabschnitt für ihn wurde durch den Kontakt mit einem französischen Motorrad Oldtimer eingeläutet; 2003 entdeckte er in einem Autohaus eine SIC / DKW Sport aus dem Jahr 1923. Diese war in keinem guten, aber erhaltenswerten Zustand. Er entschloss sich zum Kauf des seltenen Exemplars. Seine interessanteste Entdeckung am Motor war der Schriftzug DKW, eine Lizenznahme von Raschmussen aus Zschopau. Das Modell „Sport“ war dem der „Reichsfahrt“

staurierung, nur zur Tiefenpflege und notwendigen Instandsetzungen. Besonders am verbeulten Tank konnte er seine Blechkünste erfolgreich einsetzen. Zur großen Freude verliefen die ersten Fahrversuche zur Feinabstimmung problemlos. Somit konnte der erste Start 2005 in Weixdorf in ehrwürdiger Alterspatina, aber trotzdem oder gerade deswegen interessant und schön, erfolgen. Zum 100-jährigen Jubiläum beim Bergrennen in Lückendorf 2023 wurde sie aufgrund der kata-



Teilansicht des Motors



Reinhart Päßler mit SIC Sport von 1923

lerdings Doppelbordausstattung, das passte auch, ebenso das Getriebe. Den Umbau konnte er problemlos realisieren, der erste Start endete erfolgreich mit viel Fahrfreude. 2015 wurde Reinhart Päßler in Frankreich erneut fündig, er entdeckte eine „SIC France Course“ aus dem Jahr 1925 mit einem Hubraum von 174 ccm sowie einem Bohrung/Hub-Verhältnis von 59 zu 64 mm. Das 3-Gang-Getriebe Typ Staub wurde wie derzeit üblich per Handschaltung betätigt. Beide Räder waren mit 130 mm Trommelbremsen ausgestattet. Der Tank war zerstört; er hatte aber das Glück, in Frankreich ein altes Stück sowie einen baugleichen Rahmen zur Aufarbeitung zu erwerben. Viel Arbeit war notwendig, um Teile wie die Pleuellwelle und den Wasserpumpe nachzufer-

zunächst relativ zufriedenstellend, um danach erste Abstimmungen erledigen zu können. Punkt 1 war, auf jeden Fall die vorhandene Übersetzung zu ändern, um schneller zu werden. Die Firma SIC – „Societe Industrielle et Commerciale“ wurde am 13. August 1919 in Paris gegründet. Verschiedene Modelle an Fahrrädern sowie Leichtmotorrädern wurden mit geringem Verkaufserfolg auf den Markt gebracht. Daraufhin schloss man angedachte Verhandlungen mit der Firma DKW unter Jorgen Skafte Rasmussen über die Lizenznahme zur Eigenfertigung von Motoren erfolgreich ab. Die Produktion umfasste ab 1920 bis 1926 eine Reihe unterschiedlicher Modelle, an welchen die „Zschopauer Handschrift“ zu erkennen war. So

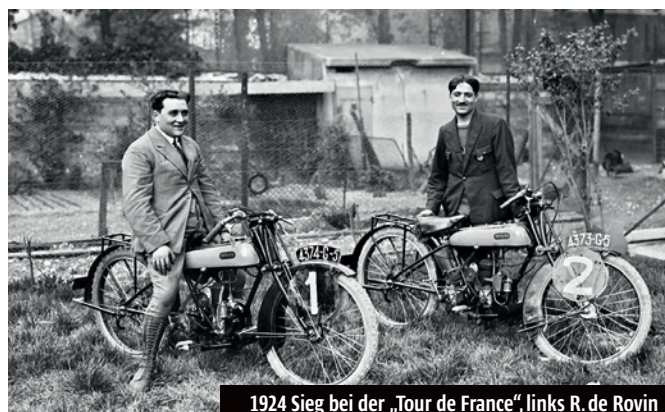
auch ein Sesselrad, ein Stahlmodell sowie die Reihe Standard – Tourist – und Sport. Wie zu jener Zeit nicht nur in Deutschland üblich, sorgten auch in Frankreich die Firmenchefs für Furore im Rennsport, als wirksames Werbemittel. Werksfahrer starteten auf Rovin und SIC bei allen wichtigen Rennen im Lande, wobei der Firmenchef nicht selten sein bester Fahrer war. Wesentliche Erfolge gab es beim „Bol d’Or Cheret“ 1924 mit den „Rovin Tour de France“ sowie 1925 auf den Maschinen von „SIC France 175 Course“. Der Bol d’Or (Die goldene Schale) gehört zu den bekanntesten 24-Stunden-Motorradrennen in Frankreich. Dieser wurde erstmals 1922 in Vaujours en Seine St Denis ausgetragen. Ein weiterer bemerkenswerter Erfolg für das Werk war die Teilnahme 1924 mit der SIC bei der bekannten Zuverlässigkeitsfahrt „SIX JOURS d’ HIVER“ (Sechs Tage des Winters) über 1.500 km mit zwei Maschinen. Die Werksfahrer Lalloz und Voisin beendeten diese harte Winterfahrt straffunktfrei auf dem 1. Platz. Aus diesem Erfolg entstand das Modell 175 ccm Course und wurde bereits am 31. Mai 1925 beim Großen Preis „Saint-Germain-en-Laye“ erfolgreich eingesetzt.

Immerhin erzielte die Firma zwischen 1922 und 1928 15 Weltrekorde, acht Siege bei der „Tour de France“, war siebenmal siegreich beim „Bol d’Or“, sowie achtmal bei der harten Winterfahrt.



100-Jährige bei 100 Jahre Lückendorfer Bergrennen

tigen. Der Zylinder hatte aufgrund eines Frostschadens einen Riss, den er reparieren konnte. Ein Getriebe hatte er passend noch liegen, dieses musste aufwendig instandgesetzt werden. Drei Jahre Mühe und Fleißarbeit standen ihm bevor, bis er 2019 an den Start gehen konnte. Ohne eine vorangegangene Probefahrt reiste er im April 2019 zu einem Meisterschaftslauf im böhmischen Most an. Bei bescheidenen 3° C ging er erstmalig auf die Strecke und es lief



1924 Sieg bei der „Tour de France“, links R. de Rovin

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971

24,90 Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirkshauptstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, führen gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl: Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de