

## Serie: HERRIEDER MIT BENZIN IM BLUT

von Peter Faigle

---



***“Holt die Kinder rein!,  
die Jungs vom MCH kommen!”***

## ***Erstkontakt***

Da stehe ich nun, in der Kälte vor der Tür einer der schweren Jungs des Motorsportclubs Herrieden (MCH). Die Erzählungen von über 60 Herriedern reichen von „Schweren Jungs“ über „Motorradl Club“ bis zu „Herrieder Hells Angels der 50er Jahre“. Meine Phantasie geht mit mir durch, Bilder von grimmig dreinschauenden Hells Angels und Banditos blitzen unkontrolliert durch meinem Kopf. Ich drücke trotzdem auf die Klingel von Adolf Baumann und erwarte einen weißvollbärtigen 150kg-Koloss in Ledermontur mit jeweils links und rechts einer Miese, eingezwickelt zwischen unterschenkeldicken Armen.

Die Tür geht auf und ein Mann winkt mich rein. Der weiße Vollbart stimmt mit meinen Phantasien überein, der Rest zum Glück nicht. Nein, furchteinflößend sieht Adolf nicht aus, eher wie die fränkische Variante von Jean Connery. Sein kranker Hund bellt angestrengt. „Wir hatten immer Hunde, er war der Beste von allen“, sagte Adolf traurig. Nein, Adolf ist wahrlich kein Rocker, eher ein tierliebes Herrieder Urgestein mit hoffentlich Benzin im Blut.

Wir kommen auf der Eckbank schnell ins Gespräch, es geht auch gleich um das Hauptthema weswegen ich ihn besuche, den MCH. Ich merke wieder mal, Motorheads verstehen sich immer sofort, ungeachtet von Dialekten, Altersunterschieden oder Hautfarben. Es kommt ein weiteres Mitglied des damaligen MCH hinzu, Alex Serger. Er begrüßt mich mit einem festen rechten Handschlag, obwohl ihm bei einem Motorradunfall die Nerven seines Armes aus der Wirbelsäule herausgerissen wurden. Das ist die Art von Narben, die ca. 600.000 Motorradkilometer auf vielen BMWs nun mal hinterlassen. Alex begrüßt Adolf mit einer Umarmung, wie es sich für Stammesbrüder nach sechzig Jahren Freundschaft gehört.

## *Benzin im Blut?*

“Benzin im Blut? Das hört nie auf, das nehmen wir mit ins Grab!“ manifestiert Adolf Baumann, grinst und packt dabei seinen damaligen Clubspezl Alex Serger am Arm. Er erzählt, dass alle Clubmitglieder Benzin im Blut hatten, bzw. haben. Egal ob das Benzin durch einen Motorrad-, Moped-, LKW-, Auto- oder wie später häufig, durch einen Oldtimervergaser floss. Hatten Freiheit und Schnelligkeit nicht schon immer etwas mit Benzin zu tun?



Jedenfalls war für den Motorradfahrer der 60er Jahre Benzin im Blut (und

ein Schuss Öl) sogar ein Muss, denn die damaligen Zweiräder verlangten nach geschickten Händen und Fachwissen. Es wurden unfertige Konstruktionen (z.B. Hofmann Gouvaneur) mit schlechter Materialqualität auf den Markt gebracht, Werkstätten waren rar und teuer, die Motorräder benötigten viel Pflege weil die Straßen schlecht und Fahrten bei Regen und Schnee materialmordend waren, usw.. Tuning oder Tipps aus dem Internet gab es nicht, man musste schon Tüftler sein und idealerweise über Verwandtschaft verfügen, die beim Hersteller des eigenen Mopeds in der Fabrik arbeiteten.



## *Die wilden Jungs des MCH*



Auf meine Frage, ob sie denn auch wilde Jungs waren, schauten sich beide nur grinsend an. Beim Aufstehen machte Adolf wilde Trockenboxübungen. Nein kriminell waren sie nicht, aber von den Lehrbergern ließen sich die Jungs vom MCH nichts gefallen. Die darauffolgende Geschichte würde das verdeutlichen, kann jedoch aufgrund der Schweigepflicht unter Benzinblütern nicht veröffentlicht werden, zu prekär. Gerade bei diesen Erzählungen blitzte wieder dieser Sean Connery in Adolf's Augen auf.

Wer waren nun die wilden Jungs, die zum harten Kern des MCH gehörten? Es waren Baumann Adolf Bayer, Sepp, Deininger Erwin, Fleinen Karl, Horndasch Georg und Karl, Kackermeier Alois, Popp Franz, Scheuring Sepp, Seibold Erwin, Serger Alexander, Weger Max und Weiser Rudi.



Die Jungs probierten so manches auf Ihren Maschinen aus. Die Meisten hatten Glück, andere tragen ihre Narben bis heute, einer hatte Pech.





## *Die Mädels der wilden Jungs des MCH*



Mädels waren natürlich auch im Spiel, aber nur selten auf den Maschinen hinten drauf. Sie schwärmten auf Kirchweihen, beim wilden Campen oder in Wirtschaften um die MCHler. Eine feste Freundin hatte damals nur



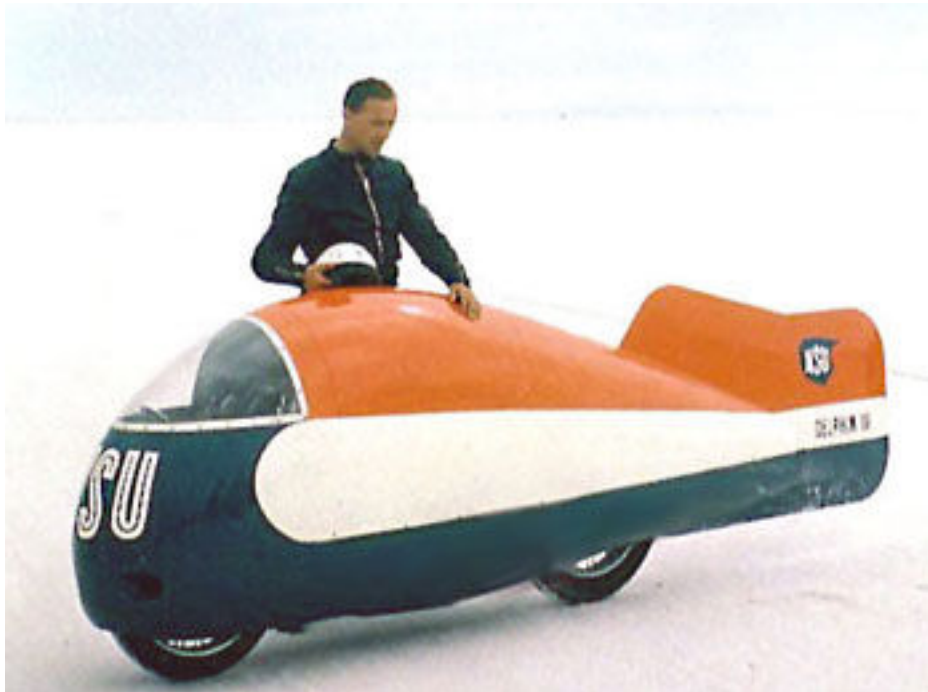
Adolf. Auch sie hatte als Fuhrunternehmerstochter Benzin im Blut.  
Übrigens, die beiden sind noch immer ein Paar.

Dass insgesamt nur wenige Frauen beim MCH mitmischten war nichts Ungewöhnliches und könnte leicht mit den damaligen kulturellen, sozialen und politischen Gegebenheiten erklärt werden. Ungewöhnlich jedoch ist, dass es noch heute für Frauen praktisch ausgeschlossen ist, die vollwertige Mitgliedschaft in Motorradclubs zu erlangen. Hier kann nur augenzwinkernd gemutmaßt werden, dass weibliche Wesenseigenschaften die doch so edlen Rockerziele, wie z.B. ruhmhaftes Saufen, ehrvolles Prügeln oder kollektives grimmiges Dreinschaun, zu sehr verweichlichen könnten. Arti



## *Die Vorbilder der wilden Jungs des MCH*

Gerade während der Sauren-Gurken-Zeit (zwischen Kriegsende und Wirtschaftswunderjahre) brauchte die Jugend Vorbilder, so auch die Jungs vom MCH. Hüftschwinger Elvis Presley, Vorzeigepolitiker Konrad Adenauer, großmauliger Motorradtester Ernst Leverkus (Klacks) oder Revolutionsgehilfe Che Guevara waren dabei ungeeignete Rollenvorbilder. Es waren eher die jungen, nicht-an-morgen-denkenden und pfeilschnellen Rennfahrerikonen. Aus ihnen war der Stoff, aus dem die Träume waren:



Wilhelm Hertz  
(knackte als  
erster die  
300 km/h auf  
zwei Rädern mit  
einer NSU  
Delfin III)

“Gusseisen  
Schorsch“  
(Meier),  
1949  
Sportler  
des Jahres





“Mike the Bike“ (Mike Hailwood), konnte auf jedem Motorrad siegen



## Die Maschinen der MCHler



Sie alle fuhren schwere Maschinen, deren Kaufpreise locker den viel vernünftigeren Kleinwagens a la Gogomobil, Loyd Alexander oder BMW Isetta 250 entsprachen. Dicke, schwarze und bollernde Maschinen vom Schlage einer BMW R 51, BMW R 26, Horex Regina Sport, NSU Max, Victoria Bergmeister, Hoffmann Gouverneur ..... waren ihre Gefährte. Nur der Grüne Elefant (Zündapp KS 601) fehlte, ansonsten war das Beste und Schnellste aus deutscher Produktion am Start. Italienische Maschinen? Fehlanzeige, da launisch, seltene und teuer. Und die Kawahondayamasukis? Die Japaner waren zu der Zeit noch mit Webstühlen und dem Kopieren von deutschen knatternden Vorkriegskleinmotorrädern, z.B. der DKW RT 125, beschäftigt.

Mit ihrem Zweirad-Lifestyle rebellierten die MCH-Jungs gegen den depressiven Nachkriegsmief. Halsbrecherische 120 km/h ohne Helm auf den damaligen Straßen war halt ein gutes Gegengift zur (noch bis heute stark verbreiteten) Seuche "German Angst". Übrigens, James Dean in "... denn sie wissen nicht, was sie tun" rebellierte aus ähnlichen Gründen.



## *Das schnelle Ende des MCH*

Der Höhepunkt des MCH war nach nur zwei intensiven Jahren, 1958 und 1959, erreicht.

Nach dem Unfall von Sepp Bayer und mit dem tragischen Tod von Karl Honrdasch zerfiel der MCH langsam aber stetig. Parallel dazu kam doch in vielen auch der Wunsch nach gemächlicheren Fahrwassern auf, in Form von Freundin oder Ehefrau, Ausbildung und Autos. Diese Welten ließen sich nur schwer vereinen. Wahrscheinlich infolgedessen löste sich der MCH auf. Einige jedoch machten weiter in benachbarten Motorradclubs, die meisten der MCHler aber wurden recht bürgerlich, und das war gut so.



Bedenkliche Momente beim Anblick von Sepp Bayers gecrashter BMW R 51/3, bei dem er auch verletzt wurde.

## *Garagogramm von ehemaligen MCHlern*

Nach dem Interview bestehe ich auf das Garagogramm, um wie gewöhnlich, den Restbenzinwert im Blut abzuprüfen. Und ich werde nicht enttäuscht. Nach einem Gang durch Adolfs Kellerlabyrinth, vorbei an Tausenden von Dias, Oldtimerpokalen, handgemalten Bildern der Großeltern, durch den maximal 1,80 m hohen ca. 12qm großen pikfeinen Schrauberkeller, in dem schon viele Motoren zerlegt, verbessert und dann wieder montiert wurden, und zuletzt noch diagonal durch den akkuraten Garten in eine Garage, die wie maßgeschneidert die Pagode "Mercedes Benz SL 230 Bj. 65" in 3-D umrahmte. Als Schwabe spüre ich natürlich sofort seine Affinität zu Mercedes. Stuttgart ist halt doch näher als München ;-). Trotzdem bin ich ein bisschen enttäuscht, denn nirgends parkt ein Motorrad. Adolf klärt mich auf. Seine letzten bajuwarischen Sünden waren eine blaue BMW R 75/7 (Spitzname Blauwal wegen der Rennverkleidung) und eine weitere MBW R 75 im Franz-Josef-Strauß-Styling. Seine Leidenschaft ist nun mal vierrädrig.



Dafür werde ich nach einem kurzen Fußmarsch in der Motorradgarage vom Serger Alexander entschädigt. Denn da steht die schnellste und schönste zweiventilige Gummikuh in Perlmutterweiß, eine 83er R 100 RS. Die rote K 1200 RS ist für den Hausgebrauch. Beide haben ca. 130.000 km auf der Uhr, wie die vorherigen BMWs von Alex, bevor er sich eine Neue kaufte. In den guten alten Zeiten war das fast jährlich, unglaublich.



Ok, beide haben den Benzin-Test bestanden. Jedoch kocht ihr Benzin im Blut nicht mehr wie zu Zeiten des MCH, es ist jetzt eher ein zufriedenes, gleichmäßiges Blubbern.