

Die Fahrt zum Festzelt

Die Nachtfahrten bei der Fahrschule in Oerlenbach führten wir gerne an einem Montag durch, denn dann war der Dienstbeginn erst am Mittag. Sehr häufig fuhren wir nach Heppdiel, das im Odenwald liegt. Die Streckenführungen, das für unsere Fahrschüler „unbekannte“ Gebiet und die oft geringen Straßenbreiten waren einfach ideal für die Ausbildung. In der Ortschaft war eine sehr gute Gastwirtschaft unser Ziel, wo wir unser Abendessen einnahmen. Die beiden Wirtinnen dort waren Geschwister und tischten riesige, sehr leckere Portionen zu günstigen Preisen auf.

Eines Tages standen wieder Nachtfahrten an. Meine drei Fahrlehrer-Kollegen bildeten gerade auf Motorrädern aus, während ich zwei Fahrschüler auf einem SW 1 (Sonderwagen 1) ausbildete. Wir hatten Dienstbeginn um 14:00 Uhr und verabredeten uns für 19:00 Uhr in Heppdiel. Dann brummte jede Fahrschulgruppe für sich in Oerlenbach los.



SW 1

Hersteller: MOWAG, Schweiz

Motor: Chrysler, 6-Zylinder V

Leistung: 161 PS, Benzin

- Allradantrieb,
- Geländeuntersetzung,
- Allradlenkung,
- Differentialsperren
- 5 Vorwärtsgänge, 1 Rückw.

Fast pünktlich fuhren wir mit dem SW 1 die Rampe vor der Gastwirtschaft in Heppdiel hinauf. Als unser lauter Motor aus war, konnte man in der Ferne bereits das Brummen von Motorrädern hören. Wie ein Hornissenschwarm kamen die sechs BMW-Kräder, die sich zufällig bei der Anfahrt getroffen hatten, angebraust und parkten vor und hinter uns ein.



BMW R 60/7 600

Hubraum 595 ccm

Leistung 29 kW / 39 PS

Die Leistung der BGS-Kräder war durch Einbau einer dickeren Zylinderkopfdichtung gedrosselt. Somit konnte bei den BGS eigenen Tankstellen der „Normal-Kraftstoff „ (95 Oktan) getankt werden.

Da ging oben im ersten Stockwerk ein Fenster auf. Die eine Wirtin beugte sich heraus und rief uns zu: „Hei, was macht denn Ihr heute da?“

Meine lachende Antwort: „Wir wollen bei Euch Abendessen!“

Da erschien auch die andere Wirtin am Fenster und rief uns zu: „Wir kommen gleich runter und sperren auf!“

Schnell führten wir noch die obligatorische Fahrzeugdurchsicht durch (Ölstand, Reifen, Beleuchtung ...) und schon wurden wir in die Gaststube gelassen. Da hörten wir die Erklärung für die Schließung am Montag: „Bei uns ist heute noch Festbetrieb und da wollten wir gerade hin. Aber für Euch machen wir gerne auf, dann gehen wir halt später aufs Fest.“

Schon bald standen die Getränke am Tisch. Selbstverständlich alles alkoholfrei, also Spezi oder Apfelsaftschorle (alkoholfreies Bier gab es damals noch nicht). Schon bald kam auch das leckere Essen, während draußen die Dämmerung hereinbrach. Während dem Essen reifte bei uns der Entschluss: Wir geleiten die Wirtinnen zum Festzelt.

Diese beschrieben uns den Weg zum Festbetrieb: „Am Ortsende links ab, da ist Festplatz ausgeschildert und dann sieht man es schon bald“.

Gleich nach dem Essen zahlten wir und verließen die Wirtschaft. Bis die Kradfahrer sich hergerichtet hatten und wir den SW mit dem 4-Kant-Hakenschlüssel aufgeschlossen und die EiV (Eigenverständigungsanlage, bestehend aus Kopfhörern und Kehlkopfmikrofonen) angelegt hatten, hielten die beiden Wirtinnen schon mit ihrem Pkw auf der Hauptstraße vor dem Gasthaus an. Jetzt formierten wir uns um sie herum. Voraus die sechs Kräder, dann der Pkw und der SW 1 als Abschluss hinterher.

Genau der Wegbeschreibung folgend bog der Tross nach links in Richtung Festplatz ab. Links und rechts der Straße parkten Fahrzeuge. Schon bald wurde die Straße zum Weg und es wurde immer enger. Dann sah man schon das hell erleuchtete Festzelt, aus dem Blasmusik zu hören war. Da war ein einzelner Parkplatz frei und schwupps war der Pkw der Wirtinnen eingeparkt. Jetzt waren wir alleine und unser breiter SW hatte schon etwas Mühe zwischen den geparkten Kfz durchzukommen. Die sechs Motorräder brummten wie ein Hummelschwarm und der SW rührte mit dumpfem Grollen und scheppernden Gerassel der vibrierenden Bleche und Anbauteile, als mein Fahrer mit Zwischengas in den ersten Gang herschaltete.

Von meiner stark erhöhten Position (als Kommandant in der aufgeklappten Kuppel hoch in dem SW stehend) sah ich mich nach einer Wendemöglichkeit um. Es gab nur eine Chance: Genau vor dem Zelteingang war eine relativ kleine freie Fläche. Also meine Anweisung über EiV an den Fahrer: „Vierradlenkung einschalten“. Der Fahrer legte den roten Hebel für die Allradlenkung um und die Druckluft strömte zum Schaltblock. Mit einem dumpfen metallischem „Plong“ rastete die Allradlenkung ein. In diesem Moment brach plötzlich die Blasmusik mitten im Stück ab und die Festgäste quollen aus dem Zelt, um zu sehen, was da draußen los war.

Mit einer energischen Handbewegung gebot ich Einhalt und die Leute stoppten (vielleicht eher auch aus Respekt vor dem großen, dunkelgrünen Ungetüm). Nun die Anweisung an den Fahrer langsam eine 180 Grad-Wende zu fahren. Die Hinterräder lenkten genauso stark wie die Vorderräder ein und der SW drehte sich fast auf der Stelle auf engstem Raum. Da ich von oben sah, wie das Wenden der einzelnen Motorräder (mit beiden Füßen am Boden rückwärts schiebend) eher etwas traurig ausschaute, startete ich ein kleines Ablenkungsmanöver und wir setzten mit dem SW

noch einen Vollkreis hinterher. Währenddessen grüßte ich „unsere Fans“ durch „Anlegen der rechten Hand an die Kopfbedeckung“. Inzwischen hatten die Kräder auch alle gewendet und standen abfahrtbereit da. Nun die Anweisung an den Fahrer: „Abmarsch und Vierradlenkung aus!“

Mein Fahrschüler lenkte in Richtung dem Anfahrweg auf „gerade“ und schaltete den roten Pneumatikhebel zurück. Das dumpfe metallische „Plong“ zeigte mir auf, dass wir nun wieder mit Zweiradlenkung fahren. Die Motorradfahrer schlossen sich uns an und der ganze Tross verließ den Festbereich. An der Hauptstraße lösten wir unsere Formation auf und jede Fahrschulgruppe setzte für sich die begonnene Nachtfahrt fort.

Einige Wochen später, bei der nächsten Nachtfahrt erzählten uns die Wirtinnen, dass „unsere Fahrt zum Festzelt“ eine ganze Weile „das“ Ortsgespräch in Heppdiel war.

Autor: Walter Rügamer