

WIEDER WESTWÄRTS

Motorradimport aus China: Was vor rund 70 Jahren in Bayern begann, darf nach vielen Jahrzehnten tief im Osten jetzt tröpfelweise zurück nach Europa.

Von **Martin Strubreiter** Photographie **Andreas Riedmann**

Man muss zwar nicht unbedingt ein unerschütterlich fröhlicher Kindskopf sein, aber es erleichtert die Sache ungemein. Auch wenn man zu zweit ist, geht's schon leichter, man hat dann immer wen zur Gründung einer therapeutischen Selbsthilfegruppe, wenn, sagen wir, das Geld schon lange bezahlt, das Motorrad aber noch längst nicht in Sicht ist. Auftritt Alexander Korab und Kurt Parzer, eifrige Oldtimersammler mit spiclerisch-entspanntem Zugang zu britischer Ware, da hast du dein Qualitätsempfinden bald aufs Verarbeitungsniveau eines Lotus Seven aus den 50ern herunterjustiert.

Wenn man doch einmal zu deutscher Technik tendiert, dann muss die einen zierlichen Umweg

über 24.000 km und 70 Jahre genommen haben, damit sie wieder ins eigene Weltbild flutscht. Und nein, eine Chang Jiang aus China ist kein fabriksneues Motorrad. Jede Maschine hat ungefähr sieben Vergangenheiten (meistens bei der Armee, manchmal auch bei Privaten, jedenfalls immer bei Improvisationstalenten), und jede kann ihre Spuren eingraviert haben.

Es gibt mehrere chinesische Händler, die historische Chang Jiang westwärts verschiffen, der emsigste davon heißt nicht Big Bill, nennt sich aber so. Auf seiner Homepage darf man Modell und Geschmacksrichtung der Restaurierung (Beiwagen oder solo, klassische Lackierung oder bunt, Flammen, Chopper-Umbauten oder sonst was) auswäh-

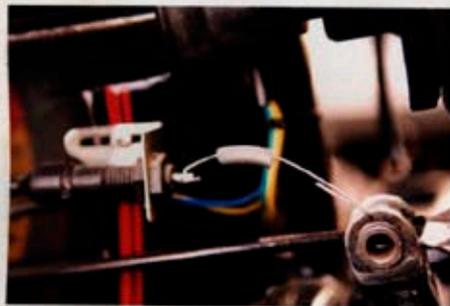




len, die Bestellung erfolgt dann per Internet. 1000 Dollar Anzahlung gelten als Auftrag, ein Zielhafen für die Fracht ist anzugeben. Alexander Korab hätte ob der Nähe gerne Podersdorf genannt, aber weil die Schiffsverbindung Beijing-Neusiedler See so dünn befahren ist, einigte er sich mit Big Bill auf Schwechat, ein eher wasserfreier Hafen. Dass man Big Bills Zeitprognose (vier bis fünf Wochen für die Restaurierung, dann ein bis zwei Monate für den Transport) am besten als unverbindliche Einzelmeinung annimmt, wussten Alexander Korab und Kurt Parzer durchaus, als sie im Dezember ein Mail und Geld auf die Reise schickten: „Wir glauben ja an das Gute im chinesischen Motorradrestaurierer.“ Zu Ostern waren die Motorräder noch immer un-

bekanntes Aufenthalts, übrigens auch für Big Bill. Diesmalige Einzelmeinung: Sie wären schon auf dem Schiff.

Sie waren jedenfalls nicht in Österreich, woran sich noch weitere Wochen nichts änderte. Alexander Korab und Kurt Parzer wurde einstweilen ohnedies nicht fad, weil Freunde gerne ihre Meinung zum Kauf eines chinesischen Motorrads vorbrachten. Kurzfassung: Eher keine so gute Idee. Genauer: Die beiden hätten das Geld genauso gut mit dem Ostwind flattern lassen können, und falls wirklich jemals zwei Bikes ankämen, dann müsste man die sofort zerlegen und mit den Händen eines Chirurgen wieder zusammenbauen, wenn sie jemals aus eigener Kraft fahren sollten. Gelänge auch



Erster Eindruck Chang Jiang 750 M1M und M1S Gespann, glänzend nach dem Auspacken. Revolutionär materialschonend ist die Idee, Zugfedern auf Druck zu beanspruchen, die chinesischen Reifen kamen bei der Typisierung anstandslos durch, nur manch andere Aufschrift wird wohl irgendwann übersetzt werden müssen.

dies, dann wäre die Typisierung in Österreich allerdings vollkommen unmöglich.

Nur Elena Schreiber, von den Plänen ihres Mannes Kurt Parzer angetan und voller Vorfreude auf eine erste Ausfahrt nach Tibet, schlug vor, das neue Gespann einfach auf eigener Achse zu überführen, immerhin würde ein restauriertes Motorrad locker 12.000 km im Stück wegstecken, und als Sopranistin würde sie zwecks Deckung der Reisekosten unterwegs singen. Big Bill fand die Idee nicht so gut und gab obendrein zu bedenken, dass die Deutsche Wehrmacht einst auf den originalen BMW-Motorrädern nicht einmal bis Moskau gekommen war.

Ende Mai kam der Anruf aus Schwechat.

Die Chang Jiang gleicht frappant einer BMW R-71 der Baujahre 1938 bis 1941. Damals wurden fünf Exemplare von einem unauffällig pfeifenden Schweden gekauft und russischen Interessenten vorgespielt, wenig später rollten Ural und Dnepr als exakte Kopien von russischen Bändern. Nach dem

Zweiten Weltkrieg musste sich ohnedies keine russische Firma vor Urheberrechts-Prozessen aus Deutschland fürchten, die Konstruktion durfte also als brüderliche Entwicklungshilfe nach China weitergereicht werden. Anfangs waren nur die Logos aus chinesischer Produktion, bald die gesamten Bikes, gefertigt ab 1956 von der Maschinenfabrik Gang Jiang (mit vollem chinesischem Namen: guo ying gan jiang ji xie chang). Auch als das Werk Ende der 70er Jahre in einen Flugzeugproduzenten umgewandelt wurde, kam die Chang Jiang M1M mit SV-Boxer beharrlich vom Band, bis 1986. Von 1972 bis 1999 gab's sogar eine Version mit OHV-Motor, auf ihr basiert das 1974er-Gespann auf diesen Seiten, während die 1973er-Solomaschine den einfacheren Dampfhammer im Rahmen trägt.

Man darf sich den Auftritt der beiden Motorradkäufer in der Schwechater Spedition wie Weihnachten vorstellen, nur mit größeren Packerln: Die Motorräder kamen in Holzkisten, und da jene von

Kurt Parzer schon am Schiff zusammengebrochen war, war er auch schneller beim Auspacken. Bei der Beseitigung der Transportschäden halfen Original-Reparaturanleitungen auf Reispapier und in einer Sprache, die man für Englisch halten könnte. Diese Übersetzungshilfe fehlt bei den Fahrzeugpapieren – zum Glück sind die Zahlen im Chinesischen ident, man reimt sich als Oldtimer-Gutachter dann eben die nötige Überschrift dazu.

Mit diesem Gutachten über Erhaltungswürdigkeit und Baujahr klappte auch die Typisierung beim zweiten Anlauf – zu verändern gab's nur wenig (Fernlichtkontrolle und Rückstrahler nachrüsten, Bremsen nachstellen, Kennzeichenleuchte versetzen), was besonders Kurt Parzer zupasskam, er hatte ohnedies danach genug zu schrauben: Dass der Motor blühte, ließ sich während der ersten Probefahrten (sicherheitshalber doch nicht nach Tibet) immer weniger leugnen, ein beherzter chirurgischer Eingriff legte einen beträchtlichen Ölstand im rechten Zylinder frei, der Defekt wurde



Schöne Bescherung Wessen Kiste heil in Österreich ankommt, der braucht länger mit dem Auspacken. Die Stimmung gleicht jener in alten Weihnachtserinnerungen, nur sind die, sagen wir, Kinder gewachsen, die Packerln ebenso. Alexander Korab (links) und Kurt Parzer waren nach der Bescherung jedenfalls ebenso angenehm wie sichtlich erschöpft. Die Herkunft der Motorräder ist an allerhand Details erkennbar, nur der rote Stern am Tank will extra geordert werden - aber auch BMW-Logos kann man in China bestellen.

quasi großräumig behoben: „Ich habe mir aus Deutschland für rund 600 Euro neue Zylinder, Zylinderköpfe und Vergaser besorgt, seither läuft der Motor einwandfrei.“

Mit zusätzlichen Kosten für defekte Teile hatten Alexander Korab und Kurt Parzer durchaus gerechnet, nicht jedoch mit dem Ideenreichtum von Transporteur und Zoll: Kaigebühren Hamburg € 45,68, ICL Service Charge € 70,20, Delivery Order € 45,-, GSC 21,06, CISF € 187,20, Handling Charge € 93,60, Bankspesen/Provision € 25,-, Zolllager € 25,-, Einfuhrverzollung inkl. E-Zoll € 54,-, Entsorgungsbeitrag für die Kistenreste € 30,-, Einfuhrumsatzsteuer € 229,95, und diese Summen gelten fürs Beiwagengespann alleine. Wer den chinesischen Kaufpreis verdoppelt, peilt realistische Gesamtkosten an, sie werden durch nostalgische Fahrleistungen aufgewogen. Es gibt zwar Beschleunigungswerte, aber „man kann damit nicht prahlen. Die Chang Jiang ist ein Traktor der Landstraßen.“ Dort schwimmt sie fein mit, und noch historischer

ist das Gefühl beim Bremsen: Ja, aber langsam. „Das Gespann wiegt so viel wie ein Gespann, die Bremswerte entsprechen denen eines Mopeds.“

Also synchronisiert man seinen Puls mit dem Zweizylinder-Boxer, lässt sich dorthin treiben, wo die vergessenen Straßen liegen, und ist rechtzeitig vor dem ersten Winterereinbruch wieder daheim. Denn die Verarbeitungsqualität siedelt auf Augenhöhe mit anderen liebenswerten Schrullen. Alexander Korab: „Auch wenn das Motorrad unter Dach steht, sieht man die Patina reifen. Sie steht ihm übrigens hervorragend. Genauso wie der billige Ost-Gummi der Griffe und des Sattels, wenn man deren Kunstleder-Verkleidung entfernt. Dann stinken sie wie Taiwan-Plastiktrümmer in unserer Kindheit, das hat schon einen gewissen Charme.“

Manche Sätze lassen sich einfach nicht weiter hinterfragen.



CHANG JIANG 750 M1M

PREIS

USD 2.700,- ab Peking (derzeit rund € 2.015,-). Steuer jährl. € 196,94. (Chang Jiang 750 M1S Gespann: USD 4.400,-/€ 3.280,-.)

MOTOR, ANTRIEB

Luftgekühlter 2-Zyl.-4-Takt-Boxermotor, SV. Bohrung x Hub 78 x 78 mm, 746 ccm, 18 kW (24 PS) bei 4200-4800 U/min, Verdichtung 6:1, Kickstarter, Zwischscheiben-Trockenkupplung, 4-Gang-Schaltung (Fuß), Kette.

FAHRWERK

Stahlrohrrahmen, Teleskopgabel, Seilzug-Trommelbremsen, Reifen 3,75 x 19.

ABMESSUNGEN

Radstand 1410 mm, L/B/H 2400/260/1000 mm, Gewicht (vollget.) 185 kg, höchstzulässiges Gesamtgewicht 376 kg, Tank 21 l.

FAHRLEISTUNGEN Spitze ca. 110 km/h, Verbrauch 5-6 l/100 km.

EXTRAS

E-Starter, zusätzliche Verchromungen, Sonderlackierungen, Chopper-Umbau, Militärausführung etc.

ADRESSEN

Chang Jiang Motorräder gibt's beispielsweise bei Big Bill (www.cj750.net). Ersatzteile sind ohne Sprachbarriere bei der Uralzentrale (www.ural-zentrale.de) erhältlich.