

Vorwärts in die Vergangenheit

Mitten im Kreuzberger Kiez hat Stefan Klinkenberg eine Dreirad-Oase geschaffen. In einer Mischung aus historischer Werkstatt, Museum und Lagerhaus erwarten Besucher und Kunden klassische Gespanne und neu gefertigte Steib-Beiwagen.

Wenn sich in der Köpenicker Straße 8 in Kreuzberg das Tor zum Hof öffnet, startet die Zeitreise. Hier läuft nicht »Zurück in die Zukunft«, hier spielt der Film »Vorwärts in die Vergangenheit«. Das parkartige Grundstück ist umsäumt von stattlichen Altberliner Backsteingebäuden, hinter dem Gelände fließt die Spree. In eines dieser Gebäude locken Blechwerbungen von Motorrädern und »Seitenwagen von Weltruf«, hinter dieser Schwelle hat Architekt Stefan Klinkenberg die alte Zunft der Zweiradmechanik wiederbelebt. Der Besucher taucht ein

in einer Welt aus stählernen Lagerregalen und hölzernen Schubladenwänden, gefüllt mit Ersatzteilen und zeitgenössischem Motorradzubehör. Laden und Museum sind nicht klar zu trennen, der Unterschied liegt nur darin, dass die schicken Museumsexponate nicht verkäuflich sind. Mehr als zwei Dutzend Motorräder, vorwiegend Berliner und britischer Machart präsentieren die goldene Ära des Motorrads, die mit den Sechzigerjahren endete. Von BMW über BSA reicht die Palette bis zu Horex und NSU, etliche Maschinen befinden sich in top restauriertem Bestzustand, andere zeigen

die sanfte Patina eines langen und gepflegten Lebens. Die Wände sind gesäumt von historischen Motoren – Einzylinder, aber auch Raritäten wie der längs eingebaute Zweizylinder einer Sunbeam und der Zweitakt-Boxer der MZ BK. Dazu überall Beiwagen. Womit das Museum fließend ins Geschäft übergeht: Hier werden fabrikneue Steib-Beiwagen eigener Produktion verkauft. Nahezu die gesamte Palette der einstigen Nürnberger Seitenwagenschmiede ist bei »ideal – Motorräder & Seitenwagen« erhältlich, vom »Holländerschuh« LS 200 bis zu den Reibooten TR 500 und S 500.

Sogar die extrem seltenen LT-Lastenseitenwagen sind zu haben und auf Kundenwunsch entsteht auch ein Nachbau des legendären ADAC-Pannenhilfe-Beiwagens. Herr über dieses Klassik-Dorado ist Verkaufsleiter Stefan Klein. Er organisiert Werkstatt und Vertrieb und kümmert sich um die Teileversorgung für die Beiwagen. Fast jedes Ersatzteil ist als hochwertige Neuanfertigung zu bekommen, ein Internet-Katalog zeigt, was es gibt und was es kostet. Für Geld und gute Worte nicht zu haben ist der Steib S 250. Stefan Klein weiß, warum:

»Um die Karosse dieses Steib zu fertigen, bedarf es gewaltiger Pressen, der Aufwand stünde in keinem Verhältnis.« Die Blecharbeiten erledigt eine Karosseriebaufirma im nahen Polen, in jahrelanger Zusammenarbeit reiften die Beiwagen zu einer Qualität, die dem Nürnberger Original in nichts nachsteht. Es sind sowohl komplette Seitenwagen wie auch einzelne Boote erhältlich. Dabei variieren die Preise je nach gewünschter Ausstattung, vom grundierten

für Sportlichkeit. Seinerzeit das Boot für schnelle Horex, BSA und andere 350er. Optisch hat er einen großen Bruder, den S 500. Im Gegensatz zur »kleinen Zigarre« S 500 mehr Platz und einen von außen zugänglichen Kofferraum. Als König der Beiwagen gilt der TR 500, gebaut als Behördenbeiwagen und beliebt bei Polizei und Militär. Eine spezielle Variante rollte auch als drittes Rad neben den BMWs und Zündapps der Wehrmacht und geriet so in

Manche Maschinen zeigen die sanfte Patina eines langen, gepflegten Lebens

leeren Boot bis zum voll ausgestattetem Beiwagen mit Innenausstattung und Hochglanzlackierung ist alles zu haben. Für die gängigsten älteren Motorräder bietet das Lager die passenden Anschlusssteile, auf Wunsch entsteht das komplette Gespann hier in der Werkstatt. Das Gros der Kunden baut sein Wunsch-Dreirad jedoch selbst auf. Die individuelle Fertigung erlaubt es, auf Sonderwünsche einzugehen. Stefan Klein erläutert: »Bei Bedarf können wir auch komplette Beiwagen anderer Marken als Einzelstücke nach Zeichnung oder Muster herstellen.«

Zeit, den Rundgang fortzusetzen. In der Werkstatt wird gerade einer Horex-Regina neues Leben eingehaucht, hier beginnt die spannende Phase des Zusammenbaus der restaurierten Teile. Klar, dass auch die Regina einen Beiwagen erhält – es bietet sich die »kleine Zigarre«, der S 350, an. Ein kleiner Exkurs in die Welt der Steib-Beiwagen: Die Modellpalette beginnt mit dem kleinen LS 200, ideal für Einzylinder-BMW, Adler und NSU Max. Es gab auch eine Roller-Variante, in den Fünfzigern bei Pendlern beliebt. Der S 350 bietet mehr Platz und steht durch seine Raketenform

Die Russen vermachten die Pläne den Chinesen und so kommt es, dass bis heute Gespanne aus diesen Ländern mit TR-Derivaten unterwegs sind. Die neuen handgefertigten Beiboote lagern in einem Backsteingebäude gleich gegenüber. Ein alter Seilkran zieht die Kisten hoch ins Lager, traditionell und dabei funktionell. Ein Besuch in der kleinen und feinen Ausstellung ist montags bis freitags von 10 bis 17 Uhr möglich, am Samstag sind Besucher bis 13 Uhr willkommen. Auf Eintrittsgeld wird verzichtet, die Versuchung ist aber groß: Nicht selten zählen Besucher, die nur Motorräder anschauen wollten, ihr Geld, um sich den Traum vom Dreirad-Klassiker zu erfüllen.

Dirk W. Köster

Museum und Werkstatt bilden eine fließende Einheit, der gesamte Betrieb atmet die frühen Jahre der Motorisierung. In den Kästen des Lagers schlummern seltene Beiwagenteile, im Lagerhaus gegenüber warten nagelneue Steib-Beiwagen in Holzverschlägen auf die Auslieferung (von oben nach unten).

Adresse ideal – Motorräder & Seitenwagen GmbH Köpenicker Straße 8 10997 Berlin-Kreuzberg www.ideal-seitenwagen.eu



Stefan Klein mit einem seltenen Steib-LT-Lastenboot.

Fotos: Dirk W. Köster