

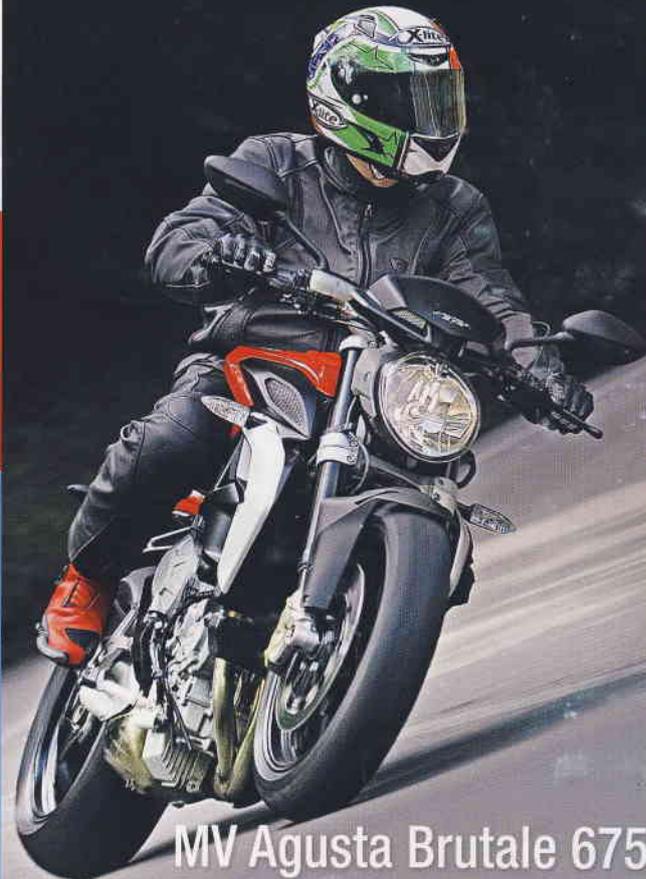


Großer
Reifentest:
**12 Paarungen
im Vergleich**

MOTORRAD MAGAZIN
MO



**Erster Test:
Neue Horex VR6**



MV Agusta Brutale 675
NEUES AUS ITALIEN

Breganze 750



Sachsenring-
Report:
*Mein erster
Grand Prix*



Deutschland 4,90 €
Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF,
E 6,20 €, B 5,80 €, NL 5,95 €, L 5,80 €, I 6,20 €
GR 6,90 €, FIN 7,50 €, DK 53,00 DKK
S 70,00 SEK, H 1965,00 HUF

September 2012 **Nr. 9**

Vintage-
Style:
**Klassische
Motorrad-
Jacken**

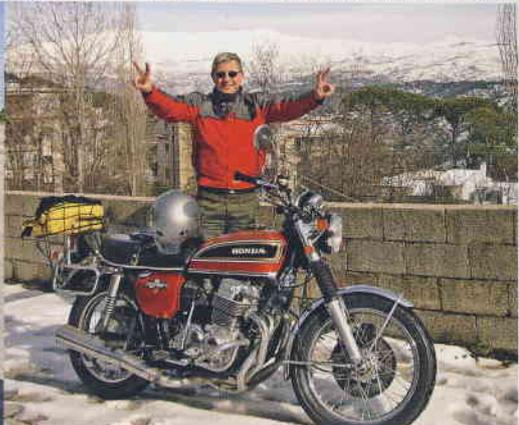
MOTO 9/2012
Hilfen: Plus großes Fazit ■ Hilfen: Plus großes Fazit
test: beta Evo 250 and KTM Freeride 350 ■ Hilfen: Plus großes Fazit
Zubehör: Klassische Jacken ■ Hilfen: Plus großes Fazit ■ Hilfen: Plus großes Fazit



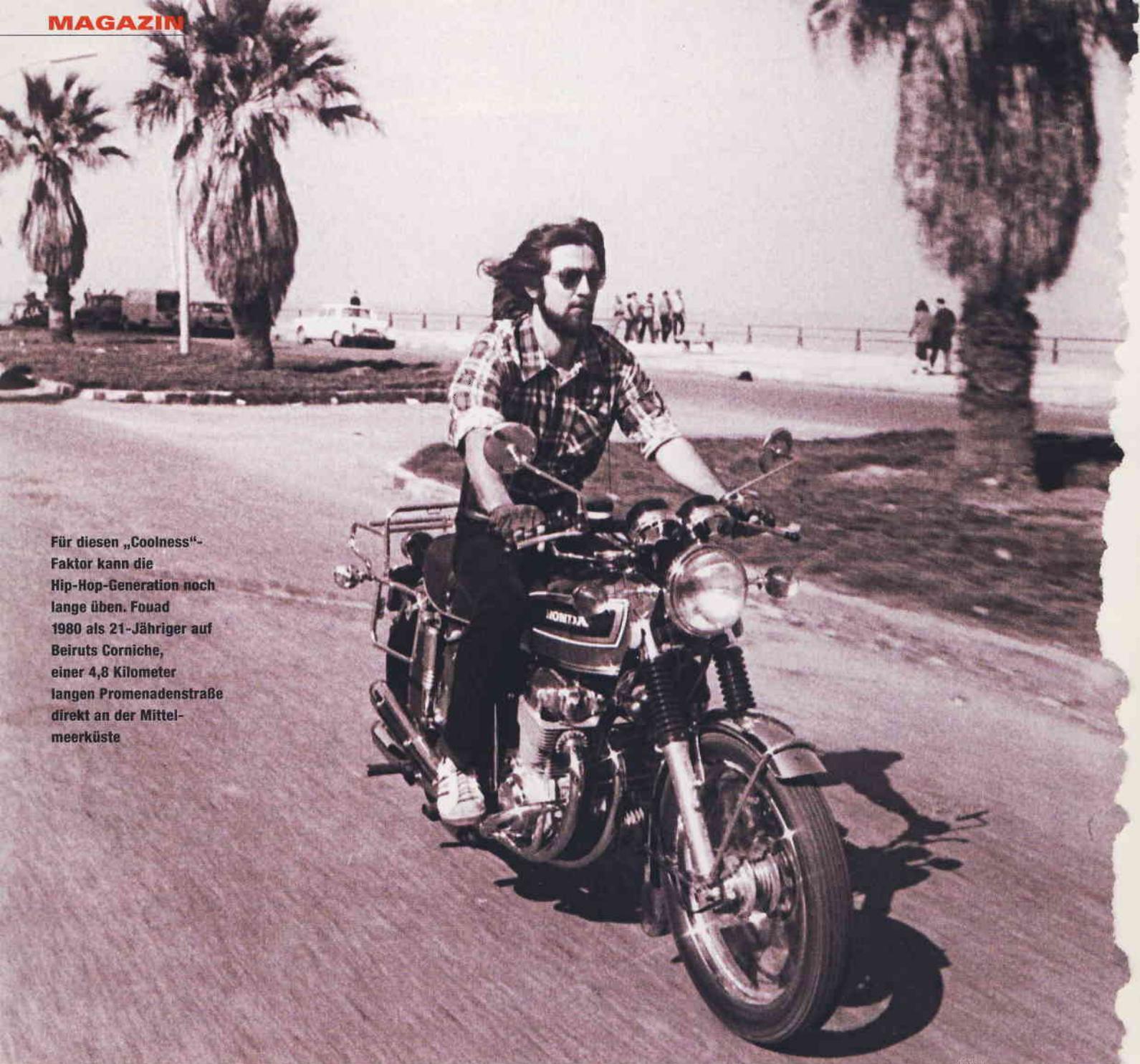
Mit Automatik:
Honda VFR 1200



Superbike-Fieber:
Panigale gegen BMW & Co.



Erste Liebe:
30 Jahre Honda CB 750



Für diesen „Coolness“-Faktor kann die Hip-Hop-Generation noch lange üben. Fouad 1980 als 21-Jähriger auf Beiruts Corniche, einer 4,8 Kilometer langen Promenadenstraße direkt an der Mittelmeerküste

EINFACH NUR **LEBEN**

Diese Geschichte könnte ganz einfach sein. Motorrad gekauft, Motorrad verkauft, umgezogen, zurückgekommen, Motorrad wieder gekauft, Ende. In groben Zügen stimmt das zwar alles, aber Fouad Hamdan hat mit seiner ersten Liebe, einer **HONDA CB 750**, noch so viel mehr erlebt

TEXT: TOBIAS KERN FOTOS: FOUAD HAMDAN



Teile der „West-Beirut Bikers“ im April 1980. Mit schwer beladenen Maschinen hatten sie sich aufgemacht, die römischen Tempelanlagen in Baalbek und die antike Stadt von Anjar zu erkunden



Oben: So hat die CB 750 knapp 27 Jahre im Keller von Samir Khattab verbracht. Rechts: Im Tageslicht betrachtet sieht sie nach der Befreiung nicht viel besser aus



Krieg kann viele unterschiedliche Dinge mit Menschen anstellen. Er kann sie abstumpfen lassen, verrückt machen oder hoffnungslos. Familien werden auseinandergerissen, Männer kommen als Krüppel nach Hause, Kinder lernen den Tod kennen, anstatt das Alphabet. Deutschland hat diese Erfahrung im letzten Jahrhundert zweimal auf dramatische Art und Weise machen müssen. Im Großen und Ganzen ist es jedoch auf deutschem Boden seit 1945 ziemlich ruhig und beschaulich. Auf diesem Boden wurde am 28. Juli 1959 Fouad Hamdan geboren, genauer gesagt in Uetersen, Schleswig Holstein, zirka 30 Kilometer nordwestlich von Hamburg. Beste Bedingungen also für ein ruhiges Leben. Erstens kommt es jedoch anders, und zweitens weiß man das ganz genau.

Seine Mutter ist deutsch, sein Vater kommt aus dem Libanon. In das kleine Land am östlichen Ende des Mittelmeers ging Fouad noch als kleines Kind wieder zurück. Dort besuchte er in Beirut die Schule, als 1975

der Libanesischer Bürgerkrieg ausbrach. Bis 1990 sollte dieser dauern, rund 90 000 Todesopfer fordern, 115 000 Verletzte sehen, 20 000 Vermisste und 800 000 Flüchtlinge. In Beirut selbst, bis zu Beginn des Bürgerkriegs wegen seines pulsierenden Lebens als Paris des Ostens bezeichnet, trennten sich die Stadtteile immer mehr nach Konfessionen auf. Die größten Zerstörungen konzentrierten sich auf das Stadtzentrum und die „Green Line“ genannte Demarkationslinie, die West- von Ost-Beirut trennte.

In diesem Umfeld also besuchte Fouad ab 1977 die Deutsche Schule Beirut und machte sein Abitur. Wie das als angehender Abiturient und junger Wilder so ist, möchte man am liebsten Spaß haben, Bürgerkrieg hin oder her. Nun fliegen Projektile zwar schneller als Motorräder fahren, die Lust am motorisierten Zweirad ist aber von vornherein nicht für ihre Risikoarmut bekannt. Neben langen Haaren, Bart und Lederjacke legte sich Fouad also Ende 1979 eine Honda CB 750 K6 zu. Dabei



Anfang 2012 hat Fouad seinem Schätzchen in Amsterdam weitere Überarbeitungen zukommen lassen, unter anderem die zweite Brems Scheibe vorne und eine neue 4-in-1-Auspuffanlage. Der alte Endschalldämpfer durfte noch ein letztes Mal Frischluft genießen

handelte es sich um ein Modell für den deutschen Markt, Baujahr 1977. Ein Jahr vorher hatte diese Maschine ein Deutscher nach Beirut gefahren, konnte jetzt aber offensichtlich nichts mehr damit anfangen.

Mit Freunden aus der Schule und aus der Umgebung gründete Fouad daraufhin eine lose Gruppe von Motorradfahrern, die „West-Beirut-Biker“. Er erinnert sich: „Wir sind abends, trotz Bombardements in West-Beirut, in die drei einzig offenen Discos gefahren. Eigentlich eher gerast. Alles nach dem Motto: So wenig wie möglich auf der Straße. Die Mörsergranaten waren gnadenlos.“ So gab es kein Wochenende ohne eine gemeinsame Tour, wobei das Ziel immer von der aktuellen Konflikt-Lage abhängig war. Meist ging es irgendwo in die Berge oder südlich von Beirut an der Küste entlang. „Oft mussten wir hin zum Strand oder zurück aus den Bergen Umwege fahren, weil geschossen wurde. Einmal bin ich mit der Maschine in Beirut um eine Ecke abgebogen, und hinter mir explodierte Sekunden später eine Autobombe. Die indirekte Druckwelle war immer noch stark genug, um mich fast von der CB 750 zu pusten. Hinter mir, um die Ecke, sind aber fast 80 Menschen durch die Bombe getötet worden. Mich hat eine Wand vor dem Feuerball und vor der direkten Druckwelle gerettet. Ich hatte damals einfach nur Glück.“

Jung waren sie damals, und offensichtlich unbeschwert. Vielleicht als Trotz-Reaktion auf die todernsten Umstände, die um sie herum herrschten. So lebten die „West-Beirut Bikers“ nicht nur mit dem Risiko, sie suchten es auch. „Wir waren schon ein wenig verrückt. Ein paar Mal sind wir nachts mit den Mädels hinten auf den Motorrädern entlang der Front in Beirut gefahren. Von der anderen Seite schossen die Scharfschützen auf den



Wie viele Pakete braucht man zur Restauration? Einfach: 13

Lärm unserer Auspuffrohre, konnten aber nicht viel sehen, da wir das Licht natürlich ausgeschaltet hatten. Die Mädels kreischten hinter uns, wir am Lenker fanden uns nur cool.“

„Im Frühling 1980 waren wir zu zehnt auf fünf Motorrädern nördlich von Beirut an der Küste. Dann hat uns eine Miliz für 24 Stunden entführt, weil wir von ‚der anderen Seite‘ kamen. Wir wurden ständig verhört, in einem Zimmer mit deutlich sichtbaren Blutflecken an der Wand. Die meisten von uns hatten aber einen deutschen oder einen amerikanischen Pass, das hat uns das Leben gerettet. Die Miliz ließ uns dann gehen, mit den Bikes.“

1981 löste sich die Gruppe auf, nach bestandem Abitur gingen die meisten zum Studium ins Ausland. Fouad kam zurück nach Deutschland, genauer gesagt nach Hamburg, um dort Politikwissenschaft zu studieren. „Warum wir all die Risiken auf uns genommen haben? Wir wollten trotz Krieg leben. Einfach nur leben.“ Leider haben nicht alle überlebt. Zwei Freundinnen von Fouad, Nadine und Nicole Kuehn, waren in Beirut 1984 im Auto auf dem Weg zurück von der Uni, als sie von einem Artilleriegeschoss getroffen und getötet wurden. Fouad stockt der Atem, wenn er daran denkt: „Es war eine Tragödie.“

„Oft mussten wir Umwege fahren, weil geschossen und gekämpft wurde.“

Die Honda folgte ihm nicht mit nach Deutschland. Fouad verkaufte sie an einen alten Kindergartenfreund, Samir Khattab, der ebenso wie er eine deutsche Mutter und einen libanesischen Vater hat. „Wie ich das immer bereut habe.“ In den nächsten Jahren allerdings sollte Fouad sowieso nicht viel Zeit zum Motorradfahren haben. Bis 1986 machte er sein Diplom in Hamburg, danach ein Volontariat bei der Deutschen Presse-Agentur und war für diese bis 1992 tätig. Danach wechselte er zu Greenpeace in Hamburg und half als Verantwortlicher den libanesischen Ableger aufzubauen. Nach mehreren Zwischenstationen kam Fouad 2008 wieder in den Libanon, um dort die „Stiftung für Arabische Menschenrechte“ zu gründen. Im Januar des Jahres sitzt er nichts ahnend im Büro, als es an der Tür klopft. Es streckt sich ein Gesicht durch den Spalt, das er seit 27 Jahren nicht mehr gesehen hat, und sagt: „Willst du deine 750 wieder



Auf Tour mit Tochter in Amsterdam. Jana Hamdan hat ihrem Vater bei ihrer Restauration wichtige Transportdienste erwiesen

haben?“ Es war Samir Khattab, und Fouad kann sich an den Moment erinnern, als wäre er gerade erst passiert. „Ich bin fast umgefallen vor Freude, hatte allein bei dem Gedanken, meine CB wieder zu bekommen, Tränen in den Augen und kaufte Samir die Maschine sofort ab.“

Doch die Ernüchterung folgte auf den Fuß. Samir hatte die Maschine kaum benutzt. Die CB stand in seinem Keller, zwischen allerlei Unrat, nur von ein paar Tüchern und ein wenig Plastikplane bedeckt. Dementsprechend befand sie sich optisch in einem ziemlich schlechten Zustand: Rost, Rost und nochmals Rost. Kein Hindernis für Fouad. Er bringt das Motorrad zu einem Freund mit Werkstatt östlich von Beirut und bestellt einen riesen Haufen Teile übers Internet zu seiner Tochter Jana nach Hamburg. Viermal fliegt Fouad anschließend von Beirut nach Hamburg und zurück, um die Teile zur Honda zu bringen. Auch seine Tochter hat zweimal das Vergnügen, in umgekehrter Richtung.

Jamal Ahwaji, der Mechaniker, zerlegt die Honda, verpasst dem Rahmen neuen Lack, erneuert das Innenleben der Vergaser, reinigt den Tank und die Krümmer. Dann noch neues Öl, einen neuen Ölfilter, eine neue Batterie, neue Speichen, neue Reifen, neue Kerzen und gebrauchte Felgen. Die Honda dankt, und startet sofort. Ein Jahr nach dem Rückkauf kann Fouad wieder mit seiner Honda die Straßen unsicher machen.

Im Jahr 2011 zog Fouad zurück nach Europa, dieses Mal allerdings nach Amsterdam, um von dort aus als politischer Berater zu arbeiten. Er hat aus vergangenen Fehlern gelernt. Politischen und persönlichen, denn seine Honda, die kam mit und wurde 2012 weiter aufgepäppelt. In Holland ließ Fouad ein breiteres Hinterrad montieren, außerdem Ikon-Stoßdämpfer, neue Verkabelung,

eine zweite Bremsscheibe vorne, eine neue 4-in-1-Auspuffanlage und Gepäckträger, samt 80er-Jahre Krauser-Koffern. Und während wir Fouad und seiner CB 750 noch viele Jahre glücklicher Zukunft wünschen, endet unsere „Erste Liebe“-Geschichte hier mit einem mittlerweile gut bekannten Bekenntnis. Fouad ist sich sicher: „Nie wieder gebe ich meine erste Liebe her.“ □



Fouad Hamdan bezieht Stellung gegenüber der alten Besatzungsmacht des Libanons. Auf einer Tour 2012 von Amsterdam nach Hamburg sendet er mit der Flagge der Syrischen Revolution Grüße an seine dortigen Freunde

Fühlen Sie sich angesprochen? Sie sind immer noch auf ihrem ersten Motorrad unterwegs? Oder haben es sich unbedingt wieder kaufen wollen? Dann schicken auch Sie uns die Geschichte ihrer „Ersten Liebe“. Wenn möglich mit historischen und aktuellen Bildern. Einsendungen an: MO Medien Verlag GmbH, „Erste Liebe“, Schrempfstraße 8, 70597 Stuttgart. Oder per E-Mail an redaktion@mo-web.de