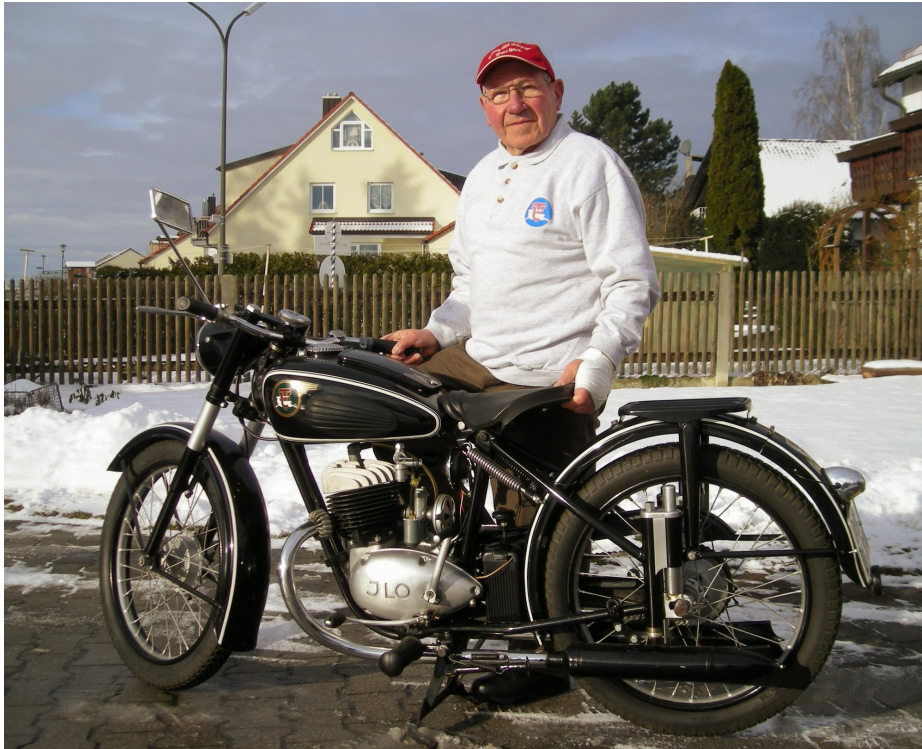


# Warum ausgerechnet eine UT?

Bericht von unserem Vereinsmitglied Vitalis Mairhanser



## Die Anfänge

Nach dem Erwerb des Führerscheins Klasse Vier (IV) im Jahr 1954 kaufte ich mir bei Herrn Josef Zacherl, UT-Vertretung in Bergkirchen eine gebrauchte UT-175 ohne Hinterradfederung. In Sigmertshausen liefen damals bereits sechs oder sieben Stück dieser Maschinen. Das lag daran, weil Herr Zacherl ein hervorragender Spezialist für UT Motorräder und ILO-Motoren war. (Doch wir Burschen fuhren auch gerne der schönen Mädchen wegen nach Bergkirchen). 1956 kaufte ich mir dann eine neue UT-KTN 175 mit Hinterradfederung für ca. 1300 Deutsche Mark. Dieses Motorrad fuhr ich dann bis 1960. Mein Bruder besaß eine UT-TS-1/250 mit Steib Seitenwagen. Er kaufte sich 1960 einen DKW-Junior und ich übernahm von ihm das UT-Gespann, welches ich mit vollster Zufriedenheit bis 1968 fuhr. Jetzt kam auch für mich die Zeit, daß ich ein Dach über dem Kopf wollte und kaufte mir einen kleinen FIAT 600. Als ich

1994 in Rente ging, dachte ich mit Sehnsucht wieder an meine UT-Motorräder. Aber es war beim besten Willen keine Maschine aufzutreiben. Von einer Oldtimer Zeitung oder dergleichen hatte ich noch nichts gehört. Auf dem Dachboden unserer Scheune lag noch eine verrostete NSU-Quickly aus den 60er Jahren von meiner Schwester. Die hab ich mir dann hergerichtet und bin auf den Geschmack des Restaurierens gekommen.

## Oldtimer-Restaurierungen

Meine Tochter machte mich auf die Zeitschrift „Oldtimer Markt“ aufmerksam, und tatsächlich war eine 125 ccm UT, Bj. 1949 ausgeschrieben, aber im höchsten Norden und in sehr schlechten Zustand. Nach mehreren Telefonaten schickte er mir Bilder von der UT und teilte mir mit, daß ich schon ein sehr guter Schrauber sein muß, um das Motorrad herzurichten. Zugleich schickte er mir, freundlicherweise einige Adressen von den UT-Freun-

den Untertürkheim, welche UT-Maschinen besitzen und evtl. auch verkaufen. In Ludwigsburg wurde ich dann fündig.

Bei einem Telefonat teilte man mir mit, er besitzt eine UT-KTN 175, Motor dreht, ist verrostet aber nichts durchgerostet, kostet 1300 DM nicht mehr und nicht weniger. Genau das Modell welches ich früher hatte. Er verkauft sie deswegen, weil er nur 4 Takt Maschinen restauriert. Die Woche darauf fuhr ich mit meiner Frau nach Ludwigsburg um das Objekt anzuschauen und evtl. gleich mitzunehmen.

## Was sagte meine Frau dazu?

Bei der Besichtigung meinte meine Frau, „Ooh mei Mo! moanst daß du dös no herricht'n konnst? dös is ja aso varost, aba du werst as scho wiß'n“. Zirka 30 alte Motorräder standen auf dem Speicher, darunter 2 UT's. Für einen Aufpreis von 100 DM hätte er mir die Zweite auch noch mitgegeben, aber ich brachte sie bei besten Willen in meinem Citroen GS nicht mehr unter. (Heute würde ich halt noch einmal fahren.) Zu Hause glücklich angekommen ist der Motor nach ein paar Tagen bereits wieder gelaufen. Das war mir vorerst das wichtigste. Der Rudi aus Altstetten hat mir alles sandgestrahlt und dann ging es ans restaurieren. Die UT-Freunde, Herr Remmele aus Ludwigsburg, sowie Herr Wolf von den UT-Freunden Untertürkheim, haben mich sehr unterstützt bei den Adressen für die Ersatzteilbeschaffung, sowie Herr Zacherl aus Bergkirchen, wenn ich gar nicht mehr weiter wußte. (Elektrik) Da ich vom lackieren überhaupt keine Ahnung hatte, habe ich alles mit Spraydosen gespritzt und die Zierstreifen aufgeklebt. ►

Aber daß das nicht das richtige war, mußte ich bald erfahren. Die Streifen, so schön sie am Anfang waren, wurden lose und flatterten im Wind!!

Vereinskontakt  
Inzwischen habe ich vom Oldtimerverein FaF in Arzbach gehört, bin dem Verein beigetreten und habe dann vieles dazugelernt. Pauli Einertshofer jun. hat sich

meiner erbarmt und hat mir Tank, Kotflügel und Kettenschutz neu lackiert und sehr schöne Zierstreifen gezogen. Dafür an dieser Stelle nochmals herzlichen Dank. Und so stehen sie nun da, immer einsatzbereit und zuverlässig wie früher.

Euer

Vitalis

## Gründungsgeschichte der UT –Motorräder

Verfasser: Günter Wolf - UT-Freunde

Hermann Scheihing (geb.am 15.06.1890,gest.am 31.05.1934 ) aus dem Stuttgarter Vorort Untertürkheim war der Gründer der Motorradmarke „UT“

Nachdem er zuvor beim Automobilhersteller Daimler-Benz in Untertürkheim gearbeitet hatte, führte er ab dem Jahr 1922 seine eigene mechanische Werkstätte, die sich später „UT. Motoren & Fahrzeugbau“ nannte. Zunächst wurden dort mechanische Teile im Auftrag hergestellt, aber auch kleine Taschenfeuerzeuge und Ähnliches.

Hermann Scheihing und seine Frau Elise, geb.Gassmann, waren beide begeisterte Motorradfahrer. Während sie eine COCKERELL fuhr, besaß er eine TRIANON.

Es dauerte nicht lange, bis Scheihing anfang Motorräder zu entwickeln und zu bauen; ab 1924 standen die ersten Modelle zum Verkauf bereit. Scheihing hatte gute Kontakte zur Motorradszene, was auch alte Fotos von DMV-Treffen zeigen, wo er Mitglied war. Damals trug man noch stolz eine „Prinz Heinrich“ Schiffermütze mit entsprechendem Abzeichen. Als technischer Berater stand ihm sein Freund und Ober- Ingenieur bei Daimler Otto Schilling zur Seite.

Das erste UT-Modell war auch geprägt von den Erfahrungen mit der Cockerell Maschine, denn der Zweitaktmotor hatte z.B.einen liegenden Zylinder.

Der Motor hatte äußerlich Ähnlichkeit mit dem BEKAMO-Motor, war aber eine Scheihing-Entwicklung mit 250 ccm und hatte keine Ladepumpe. Eine Besonderheit war die Kühlplatte aus Aluguss, die mit dem Motorblock verschraubt war, gleichzeitig als Trittbrett diente und zwei Kanäle als Ersatz für die Auspuffrohre hatte.

Ab 1926 hatte die Maschine bereits eine Ruthardt Schwungrad-Magnet Zündlichtanlage direkt auf der Kurbelwelle. Das stabile Fahrgestell, der tiefe Schwerpunkt und die sorgfältige Verarbeitung der Maschinen waren eine gute Voraussetzung für die zahlreichen Erfolge der UT-Motorräder bei Bergrennen und Zuverlässigkeitsfahrten in den Jahren 1925 und 1926. Blind, Bubeck, Denneler und Kern waren damals die ersten Fahrer, die erfolgreich für UT fuhren. Bei den Rennmaschinen ersetzte man die Trittbretter durch Fussrasten und statt des Graugusszylinders baute man einen großflächig verrippten Aluminium-Zylinder ein. Auch eine

Rennmaschine mit 250 ccm Virtakt-JAP-Motor hatte die Untertürkheimer Motorrad-schmiede 1925 schon entwickelt, die z.B. beim Stuttgarter Solitude-Rennen eingesetzt wurde.

Die kleine Werkstatt in Untertürkheim reichte nun nicht mehr aus alle Kundenwünsche zu erfüllen. Es wären größere Investitionen erforderlich gewesen, die Scheihing in der damaligen wirtschaftlich schwierigen Zeit nicht aufbringen konnte. Er übergab daher seine Motorrad-Produktion schweren Herzens 1927 an die Maschinenfabrik Bergmüller & Co. im Stuttgarter Vorort Vaihingen auf den Fildern, die ein „Zweites Standbein“ für ihre Fertigung suchte. Dort wurden in den Jahren 1927-28 neben neuen Modellen, mit englischen JAP- und Blackburne- Motoren, auch die Scheihing-Maschinen mit Zweitaktmotor weitergebaut. Auch die Beteiligung an Renn-wettbewerben führte Bergmüller & Co.intensiv weiter, mit den heute noch bekannten Erfolgen und Fahrern. Die Firmengeschichte der Marke UT endete 1962 und sie lässt sich heute im historischen Rückblick in drei Abschnitten darstellen: -siehe Kasten unten.

1922 – 1926	UT-Motoren-und Fahrzeugbau Stuttgart – Untertürkheim
1927 – 1930	Bergmüller & Co. Maschinenfabrik Stuttgart – Vaihingen
1931 – 1962	Schwenk & Schnürle GmbH Stuttgart-Möhringen

mit freundlicher Genehmigung von:

Günter Wolf (Dipl.Ing.) UT-Freunde, Ulmenstr.103 / 71088 Holzgerlingen (g1wolf@T-online.de)