

*„anders als die anderen“*  
Rumi 125 Turismo 1950



Es ist unmöglich, über diesen flinken Schluchtenflitzer zu erzählen, ohne dabei immer wieder auch über seinen geistigen Schöpfer zu stolpern, „Dottore“ Donnino Rumi.

Donnino war der jüngere Sohn eines Gießereibesitzers, in dessen Familienbetrieb in Bergamo seit Anfang 1900 Teile für Textilmaschinen gegossen wurden. Im zweiten Weltkrieg mussten im Auftrag der Kriegsmarine

Torpedos, Propeller und Anker hergestellt werden, letzterer findet sich deshalb auch im Logo der jetzt offiziell „Rumi Fonderie Officine SRI“ heißenden Firma wieder. Nach Kriegsende kehrte der ältere Sohn Luciano zur Anfertigung von Teilen für Strickmaschinen zurück, auch von der Filmindustrie kamen Aufträge. Donnino hingegen hatte andere Ideen: er wollte ein Motorrad bauen, das hauptsächlich einem Anspruch genügen sollte: es musste anders sein als die anderen.





1949 ließ er Donnino Rumi Pietro Vassena, der vorher schon bei Bicimotore Faini motorsporttechnische Erfahrungen gesammelt hatte, einen Motor und das dazu passende Fahrgestell entwickeln. Bei dem Aggregat handelte es sich um einen horizontalen Zweizylinder Zweitakter mit 125 ccm Hubraum. Die Motor-Getriebeeinheit war als tragendes Teil konzipiert und zwischen jeweils zwei vorderen und hinteren im Dreieck angeordneten Rohren aufgehängt. Wie man aus dem Brückenbau weiß, ist das Dreieck ja die stabilste aller Verbindungen. Obwohl Donnino Rumi nie an einer Massenproduktion interessiert war, wurde dennoch im März 1950 bei einer Motorradausstellung im Donizzetti Theater in Bergamo das Motorrad gezeigt, einen Monat später stand es auch auf der Mailänder Trade Fair. Das Interesse war enorm groß, da sich die kleine 125er in vielen Details von anderen Herstellern unterschied.

Ab da lief die Produktion der Turismo 125 auf Hochtouren. Alle Teile wurden mit enormem Aufwand in der Firma selbst hergestellt, von Alu Castings über Kolben bis zu kompletten Motoren. Donnino Rumi legte viel Wert auf Qualität, aber auch auf die Attraktivität der Motorräder. Der ehemalige Partisane war ein sehr musischer Mensch, ein Maler, Bildhauer und Musiker. Der Künstler in ihm verlangte, dass Rumis im Sound unverkennbar sind und die Motoren wie ein Musikinstrument klingen müssen. Bei Rennen (die Rennabteilung wurde 1953 gegründet) stand er immer bei seinen Fahrern in der Box und intonierte mit der Stradivari den Sound der Motoren.

Erste Änderungen an der Turismo kamen bereits im Oktober 1950. Der bis dahin in Chrom gehaltene Tank wurde jetzt in Rahmenfarbe lackiert. Auch die Kolben wurden überarbeitet. Um Klagen wegen Übernahme des Schnürle Patents zu vermeiden, wurden ab nun Nasenkolben in den Motoren verbaut. Die Form der Kolben wurden immer wieder abgestimmt. Mit dem Verbau der Nasenkolben (Turbinen Sound) hatte man auch die Auspuffanlage geändert und Donnino Rumi hat in jeden Endtopf eine

Nummer gestanzt – das heißt, jeder der zwei Töpfe hat die gleiche Nummer. Wurden ab Werk zwei Töpfe mit unterschiedlichen Nummern verbaut, war dies ein sofortiger Entlassungsgrund des schuldigen Mitarbeiters.

Als Fotomodell diente uns Manfred Grills 125er Turismo aus dem allerersten Produktionsmonat April 1950. Es dürfte somit eine der ältesten erhaltenen Rumis überhaupt sein. Von der ersten Serie mit Chromtank existieren laut Recherche des Besitzers noch sechs Stück. An ihr können wir außer den schon erwähnten Eigenschaften noch weitere Unterscheidungsmerkmale zum Nachfolgemodell erkennen: es war noch kein Tacho vorgesehen, an den hinteren Dämpfern trägt sie Gummibälge, und ein weiteres charakteristisches Merkmal ist die kleine Box unter dem Schwebesattel. Weitere technische Daten: Leistung 6 PS bei 4800 U/Min., Vergaser: Dell Orto 15UA, Nassetti 6 Volt 30 Watt Magnetzündung, 3 Gang Fußschaltung, Alu Hochschulterfelgen 18 Zoll, 85 kg Eigengewicht, Höchstgeschwindigkeit 85 km/h.

1953 wurde das Sport Modell eingeführt, die Turismo erhielt ab da den Namenszusatz "Lusso" (Luxus). Sie wurde bis 1956 gebaut und später von der Diana bzw. der Gentleman abgelöst. Ab 1953 erhielten alle Modelle eine Viergang Schaltung. Der Zweizylinder Zweitakter (parallel-flat twin) wurde bis Produktionsende 1964 beibehalten. Gegen Ende der 50er Jahre kam Rumi trotz anhaltender Rennerfolge in Absatzschwierigkeiten – Ducatis neue Viertaktmotoren waren eine übermächtige Konkurrenz geworden. Luciano, der mit seinem Geschäftszweig bisher für die Außenstände der Motorradabteilung seines Bruders gebürgt hatte, beendete dessen Ambitionen. Er leerte die Produktionshallen (ließ sie sogar zumauern) und verbot Donnino, je wieder Motorräder zu bauen. Der widmete sich wieder vermehrt der Malerei und Bildhauerei. Am 17. August 1980 verstarb er in Bergamo, seine Bilder sind heute sehr begehrt und erzielen immer wieder Höchstpreise bei Auktionen – was auch mehr und mehr für seine überlebenden Motorräder zutrifft.

