Edelschrauberprodukte der neuen Epoche

Im letzten Heft wurde die Serie der Eigenbauten sowie einzelner Restaurierungsprojekte aus der DDR-Zeit beendet. Nun beginnt die Berichterstattung über interessante Eigenbauten jenseits der Elbe vor der politischen Wende in der Bundesrepublik Deutschland sowie Projekte nach der Wende im vereinigten Deutschland, auch besonders gelungene Restaurierungen und ihre Sammler sollen den Leser wieder erfreuen.

Vorerst ein Streifzug mit Einzelbildern analog Heft 11, in welchem ein Querschnitt einzelner Eigen- und Umbauten vorgestellt wurde. Die Palette ist sehr breit, und es gibt ja bekanntlich die Gilde der „Customizer“. Hier werden meist professionelle Extremumbauten vorgestellt. Auch Umbauten mit enormem technischen und finanziellen Aufwand, die über die Verhältnisse des individuellen „Edelschraubers“ hinausgehen, das ist nicht Sinn und Zweck unserer Artikelserie. Wir wollen Fahrmaschinen begnadeter Hobbyschrauber präsentieren, die diese auch nutzen, um sich und interessierten Anhängern damit Freude zu bereiten. Natürlich sind alle Eigenbauten auch in ihrem Charakter stets sehr stark der Epoche unterworfen, in welcher sie entstehen, das ist bedingt durch den Modetrend ihrer Zeit und wird besonders auch vom jeweils technischen Fortschritt sowie den Ideen und Möglichkeiten ihrer Schöpfer geprägt.

Die Gilde der Caferacer ist zeitlos und gehört ganz einfach in das Zeitalter des legendären Londoner ACE Cafe. Darüber wurde schon genug geschrieben (siehe auch TS 08/07). Die folgenden Bilder zeigen einige dieser wunderschönen Exoten, dabei dominieren die englischen Modelle. Neben weiteren Marken bietet sich die Moto Guzzi „Le Mans“ auch vorzüglich dafür an.

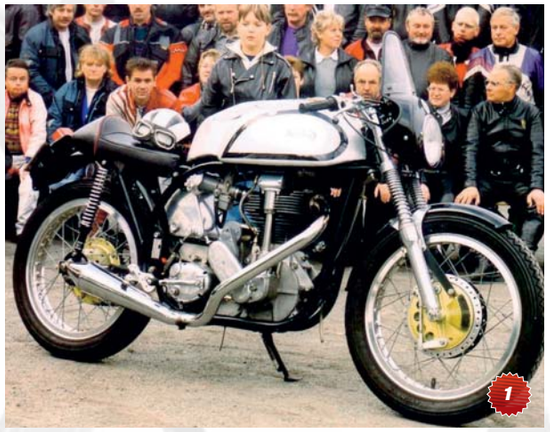


Bild 1 zeigt eine seltene Norton Manx im Caferacerstil mit Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr aus Berlin im Jahr 1996. Diese Maschine wurde von der Rennmaschine zum verkehrstauglichen Gerät umgerüstet.

Bild 2 beweist, dass die beliebtesten Caferacer-Umbauten mit englischen Triumph-Motoren getätigt wurden, hier wurde der Motor einer „Bonnie“ T140 in einen Rickman-Rahmen eingebaut. Italienische Naben werden seit vielen Jahren von Edelschraubern für ihre Maschinen bevorzugt. Die Maschine wurde 1992 beim Oldtimertreffen von „Klacks“ im schwäbischen Braunsbach gesichtet.

Bild 3, das Urbild der „Triton“. Die Marke war niemals ein Fabrikat, sie lebt nur durch Edelschrauber, wie hier die typische Paarung des Triumphmotors im Norton-Federbettrahmen, aufgenommen am Lückendorfer Berg 2007. Die wohl berühmtesten „Triton“-Kreationen sind die bekannten „Dresda“-Maschinen der britischen Insel. Dave Degens ist einer der erfolgreichsten Triumph-Tuner und bekanntesten Rennfahrer mit seinen eigenen Produkten. Auch auf der Isle of Man bei der berüchtigten TT und beim Manx-GP war er gut platziert am Start.

Bild 4: Diese wunderschöne Triton im Manx-Look wurde in Norddeutschland gesichtet. Der 750-ccm-Bonnimotor steckt im Norton-Wideline-Fahrwerk.

Bild 5: Ein Traum auf zwei Rädern geht über das Hobby hinaus. Der Schweizer Edeltuner Fritz Egli (TS 07/07) begann, seine Traummotorräder mit englischen Vincent-Motoren auszurüsten, angelehnt an die sagenumwobene Vincent „Black Lightning“, dem nur in ganz geringen Stückzahlen gefertigten „Schwarzen Blitz“ mit 1.000 ccm V-Twin. Auf dem Bild ein mit High Tech aufgerüsteter Vincent-Motor, aufgebohrt auf 1.200 ccm im Caferacer-Fahrwerk.

Bild 6, auch Caferacer, aber hier gleich zweifach von der Zweitaktfraktion. Dieter Falk lässt grüßen, viele werden sich noch an die tollen Adler-Rennmaschinen aus den Fünfzigern erinnern. Hier wurden die Zweitakt-Twins, angelehnt an die Rennmaschinen von damals und sogar auf Wasserkühlung umgerüstet als verkehrstüchtige Maschinen für den Normalbetrieb, perfekt umgebaut. Auch ein Geheimtipp: Man sollte alljährlich am Himmelfahrtstag in das schwäbische Braunsbach im wunderschönen Kochertal unter die gewaltige Kochertalbrücke fahren, da stehen solche Schätze am Stück herum.

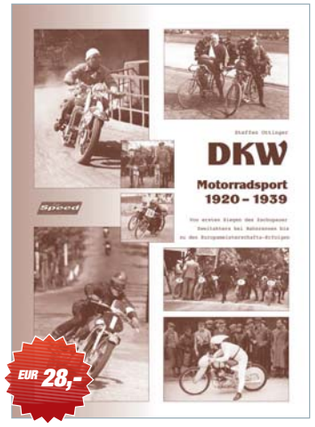
Bild 7: Noch einmal Braunsbach – diese tolle Sportmax für den Straßenbetrieb hat sich ein NSU-Liebhaber umgebaut. Da lacht das Herz. Aus einer ganz normalen, hausbackenen NSU Max entstand dieses Edelteil. RS hat der Besitzer am Tank stehen, so kann man das Gerät getrost bezeichnen. Vielleicht sind es auch seine Initialen. Es fehlen nur noch offene Megaphone, aber diesen Sound müssen wir uns auf der Rennstrecke holen oder von „Klacks“ berühmten Rennschallplatten. Der TÜV mag es lieber leicht gedämpft, wenig sonor.

Bild 8: Diese hübsche kleine Königswellen-Ducati mit Einzylindermotor ist auch auf Rennsport getrimmt. Ein echtes „Feuerzeug“, sie wurde mit viel Liebe umgerüstet; über die Verlegung des Zündkabels wollen wir mal diskret hinwegblicken, das hätte ohne Mehraufwand besser gelöst werden können – eben eigene Note.

BUCH „DKW“

Motorradsport 1920 – 1939

In diesem Buch werden chronologisch die DKW-Motorradsport-Erfolge vom ersten Sieg im Jahr 1920 bis zum letzten großen Triumph vor dem zweiten Weltkrieg dargestellt.
Die wichtigsten Wettbewerbe auf der Straße, die Berg- und Bahnrennen, die Zuverlässigkeits- und Geländefahrten sind darin aufgeführt. Da die Zschopauer Zweitakter in dieser Epoche das Renngeschehen entscheidend mitbestimmten, umfasst es gleichzeitig die gesamte Geschichte des deutschen Motorradsports zwischen den beiden Weltkriegen.
Es gab fatale Pannen, Fahrer vergaßen zu tanken, fuhren vor Aufregung von der Box aus in die falsche Richtung weiter und Stürze mit schrecklichem Ausgang. Auf die größten „Helden“ wird in kurzer biografischer Form oder durch Episoden am Rande besonders eingegangen – und das waren nicht nur Geiss, Kluge und Winkler.
Der Autor Steffen Ottinger, im Chemnitzer „Rennfahrerdorf“ Adelsberg, unweit von Zschopau geboren, hat nach seinem Erstlingswerk „Rund um Zschopau“ Die Geschichte einer Motorradgeländefahrt – nun zwei Jahrzehnte des DKW-Motorradsports in genauso akribischer Art und Weise recherchiert und dokumentiert.



Das Buch ist ab Spätherbst 2009 erhältlich.

Hiermit bestelle ich:	Stück		Euro
Buch „DKW – Motorradsport 1920 – 1939“	_____	x	28,–
Versandkosten (innerhalb Deutschland)			7,–
Gesamtsumme (inkl. MwSt.)			_____

Name _____ Vorname _____
Straße _____ Telefon tagsüber _____
PLZ _____ Ort _____

Lastschrift-Einzugsermächtigung für Deutschland: Hiermit ermächtige ich die HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, die aufgeführte Gesamtsumme von nachfolgendem Konto abzubuchen:

Konto-Nummer _____ BLZ _____
Kreditinstitut _____
Datum / Unterschrift Kontoinhaber _____

Nach Zahlungseingang erfolgt die Auslieferung per Postweg.

© HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG

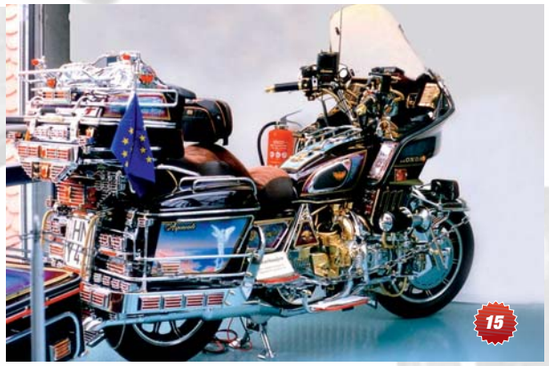
Porto bezahlt Empfänger

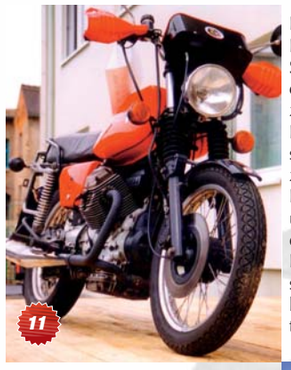
ANTWORT
HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG
Redaktionsbüro „Top Speed“
Kennwort: „DKW“

Schenkenberg 40
D-09125 Chemnitz

www.top-speed.info

Text: Jürgen Kießlich, Fotos: Jürgen Kießlich (14), Archiv und privat (6)





Er ist kein Unbekannter für die Leser von Top Speed (09/07, Sapo). Mit seinem Umbau griff er auf bewährte Komponenten zurück, dabei kamen ihm seine Erfahrungen als langjähriger Konstrukteur in der Kfz-Industrie zugute. Er griff auf das komplette Fahrzeug der MZ TS 250 zurück und implantierte hier hinein das „Herz“ einer Moto Guzzi in Form des Viertakt-V-Twins. Abgesehen von geringfügigen Modifikationen zur Anpassung des Motors im Zschopauer Rahmen,

Bild 17 und 18: Solche ausgefallenen Kreationen sieht man eigentlich nur bei riesigen Bikerevents in Amerika, die Hochburgen sind dabei Daytona die „Bike-Week“ und Sturgis. Da sind sie aber dann in geballter Masse,mit tausenden Maschinen, zu erleben. Das möchte hier nicht verherrlicht werden. Es soll nur gezeigt werden, welche Blüten die Custombikeszenerie treibt. Die Aufnahmen stammen von Oluf F. Zierl. Leider weilt er nicht mehr unter uns, und hiermit soll an ihn erinnert werden.

Bild 19: Aus einer Suzuki GSXR 1100, hat sich ein Oberlausitzer Biker seinen Streetfighter selbst gebaut, für Normalverbraucher sicher etwas Ungewohntes, aber in der Szene eigentlich etwas Alltägliches.

Bild 9 und 10: Wie bereits erwähnt, bietet die „Le Mans“ sich vorzüglich als Umbauobjekt an, der V-Twin und die von sich aus schon sehr sportliche Linie der wunderschönen Italienerin lässt ihre Liebhaber nicht mehr los. Diese beiden Umbauten aus östlichen Regionen in sehr gelungener Ausführung wurden Ende der 90er-Jahre beim Motorradfahrertreffen in Lückendorf gesichtet. Lang, flach, Stummellenker für Racerhaltung, kräftiger Durchzug

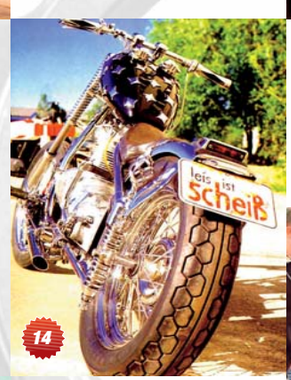
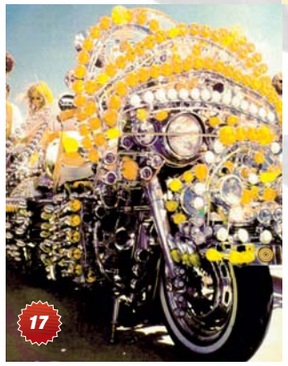


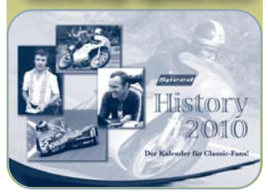
Bild 13: Auch an diesem Foto ist zu erkennen, was man nach Jahrzehnten mit einem alten, aber respektabel relativ seltenen Motor im neuen Kleid alles machen kann. Die Fachleute haben natürlich schon den nicht alltäglichen



in allen Bereichen und eine starke „Stimme“ zeichnen diese prächtigen Sportgeräte aus.

Bild 11: Etwas ruhiger dagegen ließ es Axel Fey aus Ludwigsfelde mit seinem „Bisonchen“ angehen.

KALENDER-BESTELLUNG
„History 2010“
unter
www.top-speed.info



blieb vieles beim Alten. Selbst das Endstück vom „überlangen“ MZ-Auspuff fand mit geänderten Innereien seine Verwendung am „Italo-Sachsen“. Der Gabelstabilisator war evtl. noch ein Relikt der großen Schwester „Bison“.

Bild 12: Helmut Kraemulat aus Solingen begeisterte bereits über Jahre die Fachwelt mit seinen „tollen Vögeln“, so liebte es „Klacks“, die hervorragenden Eigenbauten zu benennen. Mit dem Vierzylinder-Boxermotor des Loyd-Borgward Arabella im Rahmen einer Zündapp KS 601 schlugen die Wellen schon 1967 recht hoch. Aber als er 1975 sein neuestes Projekt in Angriff nahm, stand die Fachwelt schon Kopf. In den Unfallrahmen einer Moto Guzzi V7 Sport verpflanzte er den Motor einer KS 601. Größtes Problem war es, den Kardan neu zu konstruieren, da dieser nach rechts versetzt werden musste. Die Übersetzungen des Getriebes waren ursprünglich für Gespannbetrieb konzipiert, aber er wollte solo unterwegs sein und auch zügig. Somit wurden die einzelnen Abstufungen des Kettengetriebes verändert. Die TÜV-Prüfer konnten, aufrecht sitzend, echte 155 km/h ermitteln. Die gesamte Linie der Maschine strahlt eine zeitlose, klassische Eleganz aus. Mit solchen Modellen zur rechten Zeit hätte evtl. auch das Zündappwerk überleben können!?

Königswellentwin von Jawa erkannt, um diesen wurde mit neuen Komponenten ein sehr interessantes Motorrad auf die Räder gestellt.

Bild 14: „Leis ist Scheiß“, der Bikerjargon am nicht alltäglichen Chopper vom Görlitzer Ochmann (auch TS 11/09) war für unseren Freund Oluf F. Zierl buchstäblich Öl auf die Seele. Dieses Schild zierte die Maschine nur bei Veranstaltungen, ansonsten hatte sie alle TÜV-Hürden gemeistert.

Bild 15 und 16: Custombikes mit erheblichem, noch verträglichen Aufwand. Hier an der Honda „Gold Wing“ und Harley-Davidson wurde installiert, was zu installieren geht. Geschmack ist eben immer etwas Individuelles – nur gut so.

Bild 20: Eher nicht alltäglich ist diese Kreation einer „motorradähnlichen Fahrmaschine“. Was es wirklich bedeuten soll, ist evtl. gegen die Vernunft, denn fahrbar ist so ein Vehikel nicht. Sicher stecken darin eine Menge technischer Ideen und auch Finessen, auch die Ausführung ist mit Sicherheit meisterhaft, aber die Sinnhaftigkeit ist anzuzweifeln, und zum Glück wird bei so etwas auch nicht die zur Entstehung benötigte finanzielle Summe genannt, denn dafür ist mit Sicherheit mehr als ein normaler Mittelklasse-PKW zu erwerben.

Im nächsten Heft soll der Leser ein sehr ungewöhnliches Motorrad kennenlernen – den genialen Eigenbau eines bekannten Edelschraubers, ein „Zerleg-Motorrad“.