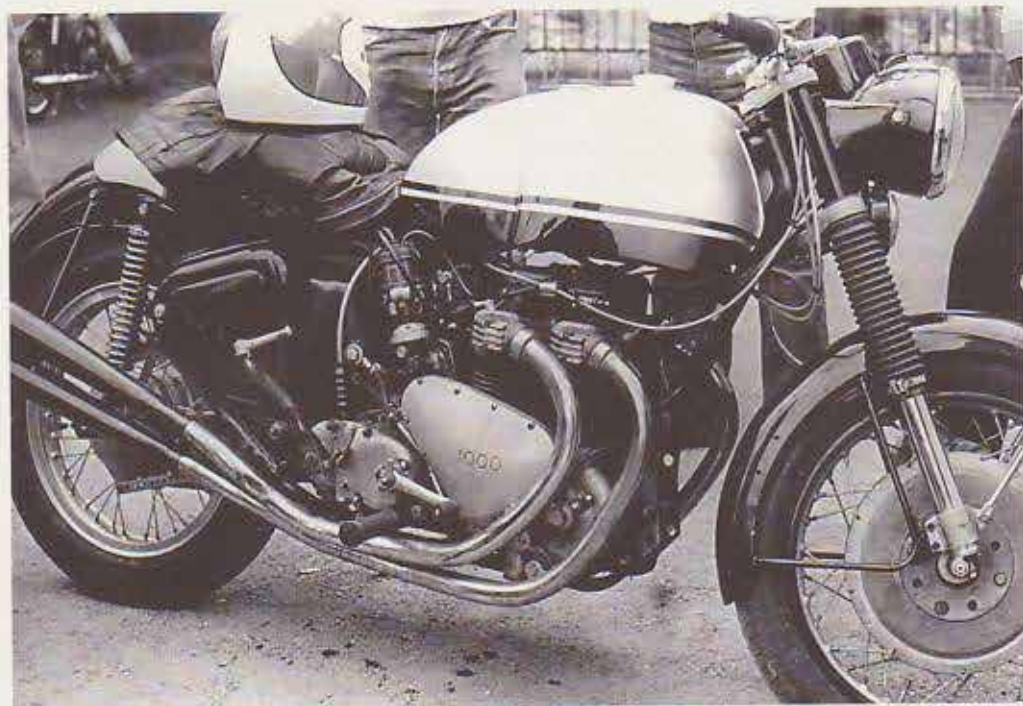


MIT BRITISH BIKE EIGEN- UND UMBAUTEN

erfüllten sich Motorradfahrer in der DDR ihre Träume

Text + Fotos: Jürgen Kießlich

1. Erinnerungen an eine vergangene, aber nicht vergessene Zeit – die Motorrad-„Edelschrauber“ in der ehemaligen DDR (siehe TOP SPEED 12/06)
2. Berühmte Rennmaschinen im Straßenverkehr der ehemaligen DDR (siehe TOP SPEED 01/07)
3. Im Stile englischer Cafe Racer, die NSU OSL 601 von Uwe Schramm (siehe TOP SPEED 02/07)
4. Ein Unikat, die „AJS-Nocke“, so nannte sie der große Ernst „Klacks“ Leverkus (siehe TOP SPEED 03/07)
5. Das „KTS“-Gespann der Gebrüder Koch aus Mecklenburg (siehe TOP SPEED 04/07)
6. Die „Berghänel-Bergmeister“ aus Karl-Marx-Stadt (siehe TOP SPEED 05/07)
7. Aufsehen erregend waren die 500-ccm-MZ Twins eines Edelschraubertrios (siehe TOP SPEED 06/07)
8. Egli-Kawas, Made in East Germany (siehe TOP SPEED 07/07)
9. Kultobjekte waren die sehenswerten British-Bike-Umbauten
10. Leonid und Nikita lassen grüßen, Sapomotorräder in der ehemaligen DDR
11. Die „UK“-Traumbikes eines begnadeten Edelschraubers



Der ehemalige Rennfahrer Hans Franke aus Chemnitz baute den 1000-ccm „Ariel Square Four“-Motor in ein modifiziertes AWO Sport-Fahrwerk ein

Klaus Hohlbein aus dem sächsischen Kirchberg erfüllte sich seinen Traum vom modernen Vierzylindermotorrad selbst. Er verfügte über mehrere „Square Four“-Motoren der englischen Marke Ariel von 600 und 1000 ccm Hubraum. Er baute um den Motor einen modernen Rohrrahmen, dieser war stark angelehnt an das „Whiteline“ Federbett von Norton. Die umgebaute Tele-

skopgabel zierte einst eine 350er-Jawa, mit verstärkten Federn verriete sie gut den Dienst bei größerer Masse der Maschine. Die Räder der ungarischen Pannonia mit ihren für damalige Verhältnisse sehr modernen Trommelbremsen boten sich für das Objekt des Meisters vorzüglich an, am Vorderrad wurde die Vollnabenbremse mit zusätzlicher Belüftungshilfe versehen, die Schwinge des ungarischen „Organspenders“ bot sich zum Umbau an, und diese wurde mit MZ-Federbeinen zum Rahmen nach oben abgestützt. Der Tank der Zschopauer ETZ fügte sich hinter einer selbstgefertigten Cockpitverkleidung aus GFP harmonisch in das Gesamtbild ein. Die Steuerseite des Vierzylindermotors baute Klaus total um, sie erinnert eher an Friedel Münchs „Mammut“ als an eine Ariel. Für den Primärtrieb entwickelte er ein völlig neues, zweiteiliges Gehäuse, dieses ließ sich wegen der Abstandsveränderungen beim Spannen der Sekundärtriebsskette zum separaten Burmangetriebe in der Länge sinnvoll verändern. Parallel dazu entstand auch noch eine Gespannversion mit eher Tourercharakter im Erscheinungsbild.

Glückliche Umstände verhalfen dem ehemaligen Motorradrennfahrer Heinz Stürmer aus Ebersbach über die Jahre zu Motoren und Teilen der englischen Marken AJS, Triumph und Matchless. Damit baute er sich ein Motorrad mit dem Motor der Matchless „G.80“, den 500-ccm-Einzyliermotor setzte er in einen umgebauten AJS-Rahmen ein, eine MZ-Telegabel wurde dem englischen Rahmen angepasst. Eine geschmackvolle Einmannsitzbank wurde selbst entworfen, und der Tank einer Triumph wurde angepasst. Die Auspuffanlage veränderte er und nutzte den Schalldämpfer des Berliner BMW-Experten Peter Hanke dafür. Parallel dazu baute er eine zweite Maschine mit dem Zweizylindermotor einer 500-ccm-AJS „Spring Twin“. Auch diesen Motor hängte er in ein modifiziertes englisches Fahrgestell, welches er mit Teilen von MZ modernisierte. Dabei griff er auf die Scheibenbremsanlagen von Rennfahrer Hartmut Bischof zurück, und da Papiere von Matchless vorhanden waren, zierte der schöne Schriftzug diese und auch die nachfolgenden Umbauten. Es ist kaum jemandem auf-



Eine sehr sehenswerte Version der Triumph – Matchless – Eigenbauten von Heinz Stürmer mit dem Motor der T 140

gefallen, dass zwei völlig verschiedene Motorräder mit dem gleichen Kennzeichen unterwegs waren, denn er hatte ja nur für eine Maschine Papiere! Die Substanz der Motoren war aufgezehrt, und es bot sich die Gelegenheit, einen Triumph „Bonneville“-Motor mit 650 ccm Hubraum zu erwerben, von nun an wurde an der Triumph alias „Matchless“ ständig verbessert, und letztlich konnte man meinen, nachdem wieder ein stärkerer Motor der T140 komplettiert und eingebaut wurde, vor einer echten, kompletten „Bonnie“ aus dem Stammwerk Meriden zu stehen. Als ein Satz Gussräder von einer Yamaha erworben wurde, kam es dann auch zur Kombination von Teilen japanischer Herkunft mit der „Lady“. Auch für diese Räder wurden weiterhin die bewährten Scheibenbremsanlagen von Hartmut Bischoff verwendet. Die Mühen der Um- und Nachbauten waren vergessen, viele nachgefertigte Teile waren nicht als Kopien zu erkennen. Der Slogan: „Wer Motorräder nachbaut oder nachgebaute Motorräder in Umlauf bringt, der ist ein Japaner!“ war mit Sicherheit schlecht gewählt, das Wort Japaner sollte mit „DDR-Motorradfahrer“ ausgetauscht werden.

Nicht weit von Ebersbach, im benachbarten Neusalza-Spremberg trieb ein weiterer „Edelschrauber“ sein „Unwesen“, die Rede ist von Uwe Schramm (siehe „Top Speed 01/07 und 07/07“). Er wählte als junger Einsteiger die Fragmente einer AWO, sein Einstand in die Szene war eine gelungene Kreation, und damit begann eine nie mehr zu stillende Leidenschaft, durch glückliche Umstände kam Besagter in den Besitz der Teile einer Triumph-Rennmaschine, er überholte und frisierete den desolaten 500-ccm-„Speed Twin“-Motor von 1938, als Fahrgestell musste auch bei ihm die bewährte AWO Sport erhalten, und der Grundstein einer ganzen Serie unterschiedlicher Triumphkreationen war gelegt. Als er allerdings später das große Glück hatte, Teile eines 650-ccm Motors der Bonneville T 120R aufzutreiben, diesen zu komplettieren und zu frisieren, viele Teile musste er selbst anfertigen, entstand eines seiner absoluten Meisterwerke. Um diesen Motor schuf sich Uwe ein völlig neues Fahrwerk, nach Erkenntnissen des modernen Motorradbaus jener Zeit, es entstand ein wunderschöner Sporttourer. Selbstredend entwarf und baute



Ein echter „Caferacer“, Günter Knaack vor über 30 Jahren auf seiner umgebauten Norton „Manx“ auf der Autobahn bei Berlin

idm 

www.idm.de



2007

27. - 29.04.
EuroSpeedway Lausitz

06. - 08.07.
Salzburgring (AUT)

18. - 20.05.
Motorsport Arena
Oschersleben

03. - 05.08.
Schleizer Dreieck

01. - 03.06.
TT Circuit Assen
(NED)

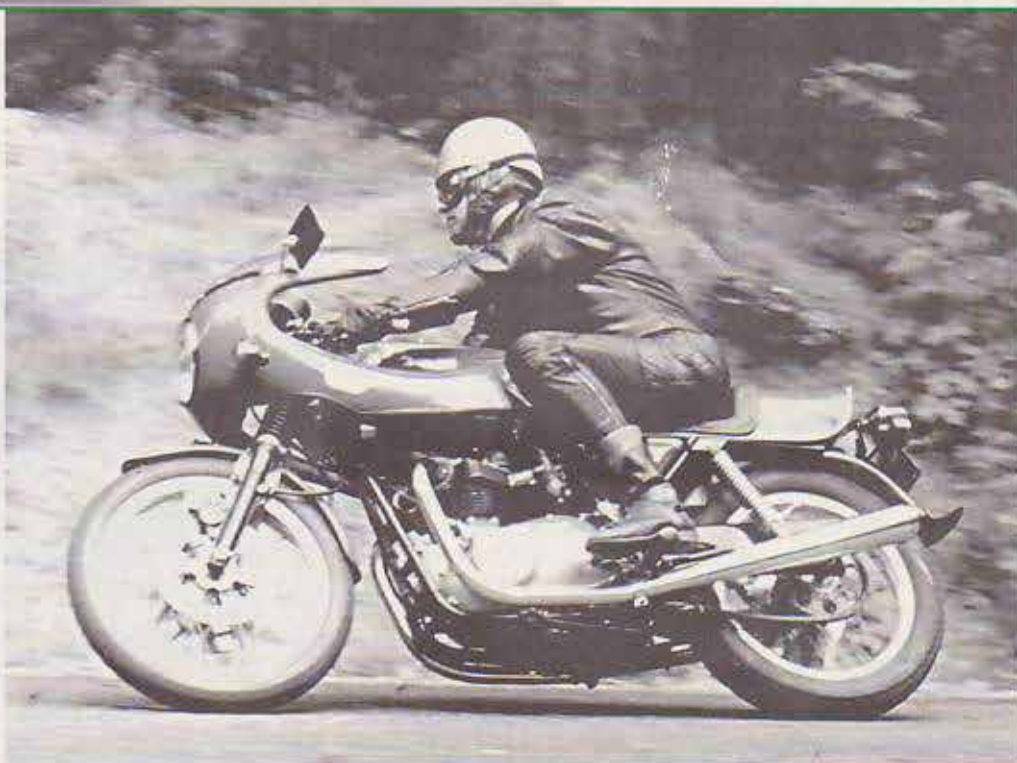
31.08. - 02.09.
Autodrom Most (CZE)

22. - 24.06.
Nürburgring

14. - 16.09.
Hockenheimring

er selbst auch die Modelle für Tank, Seitenverkleidungen und Sitzbankunterbau mit Heckpartie, laminierte und lackierte die Teile ebenso selbst. Seine 500-ccm-Motorräder wurden veräußert, und da gab es erneut Edelschrauber, die sich damit beschäftigten und später auch weitere Eigenbauten auf die Räder stellten.

Im Berliner Raum konzentrierte sich um Günter Knaack der Clan der Umbauer englischer Klassiker, insbesondere der Marken AJS, BSA, Norton und Triumph, siehe „Top Speed“ Heft 1, 2007, Seite 65. Natürlich war dem England-Freak und seinen Freunden die Kunde vom legendären „ACE“ – Cafe an der North Circular Road im Nordwesten der britischen Metropole London zu Ohren gekommen, und damit entstanden bei den jungen Männern Träume einer neuen Art. Das wollte man erleben, zumindest einen Funken davon nacherleben, und einmal ganz ehrlich, davon träumen doch die unterdessen ergrauten Herren der Union Jack Fraktion noch heute. Kreuzt im heutigen Straßenverkehr oder bei Insidertreffen eine der modernen Honda „GB 500 Clubman“ oder eine Kawasaki „W 650“ auf, da beginnen die Augen zu glänzen, und die Erinnerungen sind wieder da, denn das wollen ja auch die Hersteller damit erreichen. Die wilden Sixties am historischen, oder noch besser, am Kultlokal werden für immer ein spezielles



Uwe Schramm mit seiner „Bonni“ bei einem Sprintwettbewerb auf der alten Lückendorfer Bergrennstrecke

Kapitel der Motorradgeschichte bleiben. Die Zeit der „Caferacer“ wurde eingeläutet, als in England der Motorrad-Umbauroom entstand. In die berühmten und bewährten Federbettgestelle von Norton, besonders der Whitelinerahmen der ehrwürdigen „Manx“ Rennmaschinen wurden überwiegend englische Twins transplantiert, somit entstanden sie, die „Norvins“, die „Tribbas“, die „Noriels“ und ganz besonders

die „Tritons“, um nur ein paar der Eigen- und Umbauten zu nennen. Es begann die Zeit der Back Street Heroen am „ACE Cafe“, man traf sich und führte die eigenen Kreationen vor, es entstand ein ungeahnter Kult zu den Klängen der aktuellen Rock'n-Roll-Idole. Es gab keine Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Beginn der 50er, die Rocker und Ton UP Boys brannten mit ihren Caferacern ihre Spuren in den Asphalt, um das

„ACE“, die Bobbys sperrten dazu am Mad Sunday noch die Straßen. Die ganz wilde Zeit war dann von 1958 bis 1965, als 1962 die Geschwindigkeitsbegrenzung in England eingeführt wurde, kollabierte die Sache bald. Es begann ein neuer, aber sehr gefährlicher Sport, wer schnell war, musste oder wollte das beweisen. Das Motorrad wurde vor dem „ACE“ geparkt, der Fahrer flitzte hinein und steckte eine Münzen, in die Juke-Box um „See you next Sunday“ zu wählen, mit den ersten Klängen spurtete man zur Maschine, klickte diese an und dann ging es im Wahnsinnstempo auf die alte Kultstrecke hinaus in den öffentlichen Straßenverkehr, diese musste komplett umrundet werden, um vor Ende des Titels wieder am Cafe zu parken. Nicht alle schafften das, und einige kamen nicht mehr zurück von ihrem Sprinttrip, diesen wurde dann ein Kreuz, ein Titel der Lieblingsband und ein Drink gespendet. Das „ACE“ wurde geschlossen und jetzt ist es wieder geöffnet, die Black-Leather-Boys haben ihren Traditionsort wiedergefunden.

Kurz, diesem Kult folgend baute Günter und sein Freund Joachim Lippold in ihre „Manx“-Fahrwerke Triumph- und AJS-Twins ein und schufen sich ihre Caferacer.

Diese existieren noch heute, sie wurden im Lauf der Jahre ständig verbessert, und bei Günter wird fleißig weitergeschraubt.



Eberhard Köhler auf einer „Grapes-Triumph“ T 100 am Start zum Bergsprint.