

LEONID UND NIKITA LASSEN GRÜSSEN

„Sapomotorräder“ in der ehemaligen DDR

Text + Fotos: Jürgen Kiebllich

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-Notcke“, 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 (siehe TOP SPEED 08/07)
10. Leonid und Nikita lassen grüßen, Sapomotorräder in der ehemaligen DDR
11. Die „UK“-Traumbikes eines begnadeten Edelschraubers

Im thüringischen Schleiz begann bereits, in den 50er-Jahren (Jochen Wöllner) über Jahrzehnte mit seinen Motorradkon-



In der 2. Aufbaustufe zieren noch die vier Auspuffrohre die Maschine, die Lackierung ist unterdessen verändert und im Vorderrad verzögert eine Doppelscheibenbremse von Hartmut Bischoff

struktionen auf den Rennstrecken und im Straßenverkehr für Aufmerksamkeit zu sorgen. All seine Exponate können hier nicht vorgestellt werden, sein absolutes Meisterwerk war mit Sicherheit ein Eigenbaumotorrad aus dem Jahr 1972 mit dem Motor des russischen PKW-Motor „Saporošez 966 A“. Der 900 ccm Vierzylinder-Viertakt-Motor wird gebläsegekühlt, die Zylinder stehen im V um 45° aufgerichtet. Unabhängig voneinander, beinahe zeitgleich, bauten Wöllner, der Ludwigsfelder Axel Fey und aus Wyhra bei Leipzig Karlheinz

Engelke Motorräder mit der gleichen Antriebseinheit. Es waren drei völlig unterschiedliche Kreationen, das Wöllnersche Produkt hatte mit Sicherheit den sportlichsten Charakter und schlanke Eleganz zeichnete die Maschine aus, Engelke baute die Maschine als formschönen, verkleideten

Tourer und Axels Werk war das typische Gebrauchsobjekt mit dem Primat zum Funktionellen.

Jochen Wöllner pflanzte den Motor quer in ein sehr gut gelungenes, schlankes Eigenaufbaufahrgestell ein. Es ist kaum zu glauben, aber die wesentlichen Gehäuseteile des Aggregats aus



Die „Bison“ wirkt mit Topcase und Seitenkoffer wie ein schwerer Tourer, gut zu erkennen ist der längs in das Fahrwerk eingebaute Motor

BITTE VORMERKEN!

18. Internationales MV Agusta-Treffen
im Schloß Diedersdorf bei Berlin
vom 21. – 23. September 2007



Info bei:
Utz Raabe
Speckstr. 3 · 72144 Dösslingen
Telefon: 07072 / 7174
Fax: 07072 / 920852

BIKERS JOURNAL

www.bikers-journal.net

„Chrutschows“ Autoschmieden waren tatsächlich aus Elektron gefertigt, auch bemerkenswert ist die Tatsache, dass dieser Motor der erste aus sowjetischen Autowerken ohne eine Ausgleichswelle war. Über eine gemeinsame Hebelwelle betätigte Wöllner die vier separaten MZ-Vergaser für die einzelnen Zylindereinheiten. Der Erbauer setzte hinter den Motor ein über Kette betätigtes Hurth-Getriebe. Wunder schöne, natürlich selbstgefertigte Vollnabenbremsen zierten die Speichenräder, auch der Sekundärtrieb erfolgte per Kette. Das Vorderrad wurde von einer modifizierten MZ-Gabel geführt. Ein schmaler Tank mit anschließender Einmannsitzbank sowie eine gelungene Halbschalenverkleidung hoben den sportlichen Charakter angenehm hervor. Vier sehr gut gelungene, schlanke Auspuffmegaphone machten die Maschine, optisch sehr schön gelungen, noch schlanker.

Beim 14. Motorradfahrer-Wintertreffen auf Schloss Augustsburg sorgte Karlheinz Engelke mit seiner „Sapo“ für viel aufsehen. 1977 schuf er in einjähriger Bauzeit sein Werk, er entkleidete ebenfalls den ursprünglich zwangsgekühlten Viertaktmotor von seinem Gebläse und den vielen, klappernden Luftleitblechen. Aus Aluminium fertigte er zwei neue Doppelzylindereinheiten an, schrumpfte Gusslaufbüchsen ein und spendierte dem Motor



Karlheinz Engelke am Start des „Exotentreffens“ auf der Lückendorfer Rennstrecke. Die Maschine hat unterdessen die 3. Aufbaustufe hinter sich gebracht. Die große „Windjammerverkleidung“ macht sie zum schweren Tourer, auf jeder Seite befindet sich nur noch ein Schalldämpfer

einen Satz gut erprobter Tatrakolben. Er verwendete ein Getriebe der BMW R 50 und die komplette Antriebseinheit hängt er längs in ein wesentlich umgebautes BMW R 66 Fahrwerk. Die Kupplung kann als Eigenbau bezeichnet werden, die Schwungscheibe des SAS 966 A

Holm der Eigenbauschwinge geführt. In der 1. Aufbaustufe drehten sich in beiden Rädern noch die Trommelbremsen von BMW, 1984 verzögerte das Vorderrad eine Doppelscheibenbremse aus dem Hause Bischoff, für das Hinterrad wurde die Trommelbremse beibehalten. Anfangs wurden für vorn und hinten die Federungselemente der Zschopauer GS Modelle verwendet und später aber auf besser funktionierende Bauteile tschechischer Produktion zurückgegriffen. In seinem Erscheinungsbild erinnerte das Fahrzeug sehr an die Guzzis mit ihrem V-Motor. Der Kon-

Sapo aber nur eine Attrappe unter, der sich Teile der Elektrik sowie der Luftfilter verbergen. Der oder besser die eigentlichen Kraftstoffbehälter sind die Sitzbank mit ihrem Heckbüzel, sowie die Seitendreiecke rechts und links im Rahmen; natürlich sind auch diese Teile selbst entworfen und laminiert. Eine „Heimwerker-Tourensportverkleidung“ mit Piacylkanzel verleiht der Maschine das Aussehen eines schweren Tourensportlers. Später, in der dritten Umbaustufe, hatte der Edelschrauber Zugriff zu einem Oberteil einer voluminösen „Windjammerverkleidung“ west-



Details des typischen Automotors sind gut zu erkennen, Öldruckschalter, Zentriüge, der Lichtmaschinenantrieb und auch das Sammelstück der vier Auspuffrohre vor dem MZ Schalldämpfer

MOTORRADVERKLEIDUNGEN
MLB
 MOTORSPORT
 MOTORCYCLE BODYWORKS

fon / fax: 037362 / 8524 - www.mlb-motorsport.com

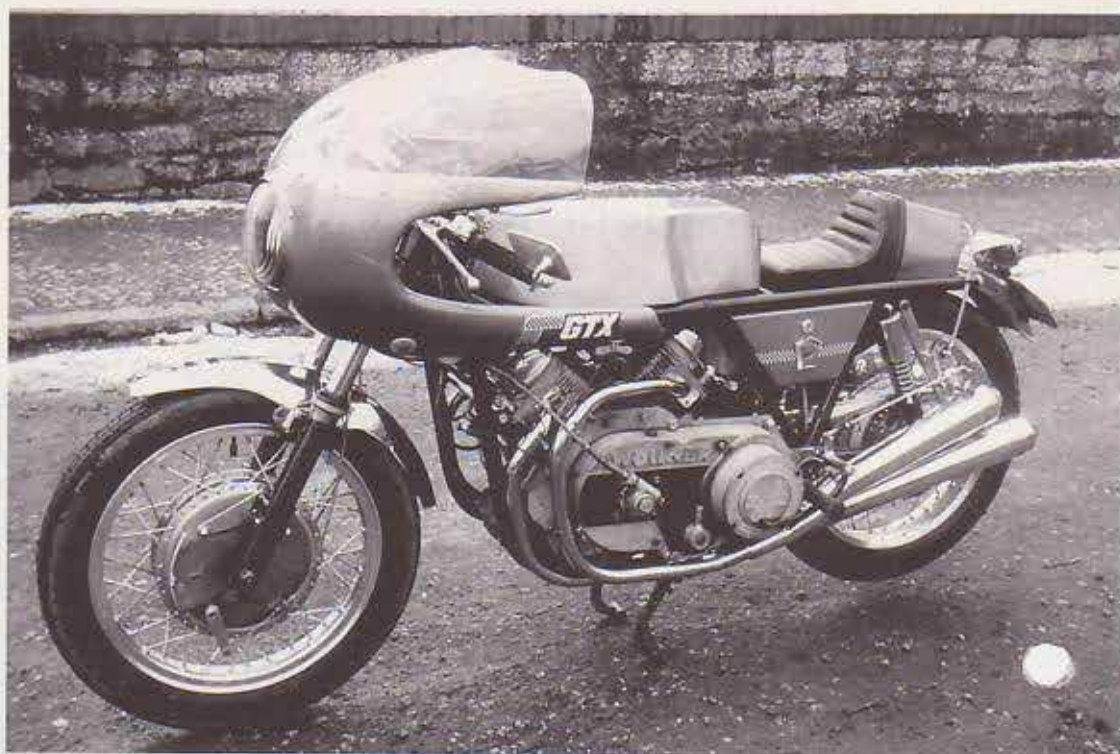


Kalenderbestellung 2008 unter
www.top-speed.info

licher Produktion und passte diese der Maschine an. Anfangs zierte die Maschine eine Vier-in-vier-Auspuffanlage mit sehr geschmackvoll geformten, schlanken Endmegaphonen à la Honda CB 750. Beim zweiten Umbau baute Engelke dann eine Vier-in-zwei-Anlage an. Die Fahreigenschaften sind recht gut und mit dem Triebwerk lässt es sich gesittet touren, der Verbrauch auf der Strecke pegelte sich auf ca. 5 Liter pro 100 Kilometer ein, und die Maschine hatte entsprechend dem Tankvolumen eine Reichweite von 300 Kilometern. Auch auf großen Touren bewährte sich der Eigenbau gut und somit war einer Teilnahme an der bekannten „Eisenarschralley“, mit Start am Schloss Augustusburg via rumänisches Hochgebirge bei ca. 1.500 Kilometern Nonstop, nichts entgegenzusetzen. Da er über einen BMW-Kfz-Brief verfügte, wurde der Umbau auch weiterhin mit diesem Brief legitimiert. Auch Karlheinz hatte Glück, dass auf dem Volkspolizei Kreisamt in der Zulassungsstelle ein Techniker mit Verstand und Herz für Motorradfahrer tätig war und somit die Umschreibung relativ problemlos verlief.

Nummer 3 der „Saporoschidowarisch“ kommt aus Ludwigsfelde, Axel Fey war als Ingenieur in der Entwicklung des LKW Werk tätig und bastelte in seiner Freizeit gern an seinen Motorrädern. 1968 begann er einen Eigenbau, er wählte auch die 900 ccm Sapovariante für sein Werk und drang wegen der Aufbaugenehmigung und Zulassung sogar in die Privatsphäre des damaligen Ministers des Inneren und Chef der Volkspolizei zu Generalmajor Mali vor; viel hat es ihm nicht geholfen und letztlich musste er doch unter „falscher Flagge segeln“, sprich mit den Papieren seiner Wanderer K 800 wurden die Touren eben gemeistert.

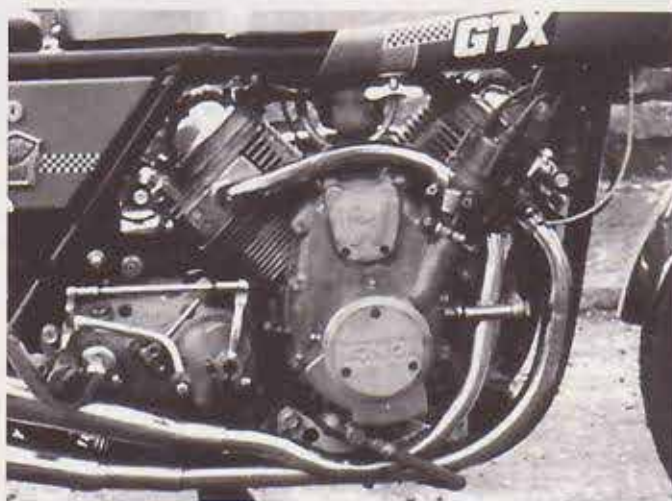
Axel baute um den Motor einen Rahmen, verwendet wurde dazu u. a. der Steuerkopf der MZ TS 250 und dann auch gleich die umgerüstete Telegabel mit ihrer originalen Flatterbremse dazu,



Die Vier-in-vier-Auspuffanlage macht das Motorrad noch schlanker und hebt den sportlichen Gesamteindruck

die Gabel wurde mit im Gesenk geschmiedeten Stabilisatoren versteift und die oberen Rahmenrohre aus Vierkantröhr des LKW W 50 mit den Abmessungen 50 x 50 x 4 gefertigt. Das gleiche Material verwendete der Konstrukteur für die Schwinge der Hinterradführung, in den Längsholmen war dann auch gleich das Öl für die Schmierung der Schwingenlagerung enthalten. Die ursprünglich verwendeten Federbeine mussten in den späteren Ausbaustufen Produkten von Koni weichen. Ein 19“ Vorderrad der „Pannonia“ mit ihrer schönen Vollnabenbremse bot sich an und für das Hinterrad montierte er eine Mischung aus AWO und Dnepr.

Der Motor wurde in Gummiselenen aufgehängt, der Anlasser wurde entfernt, kicken war angesagt. Als Vergaser diente der HB 28 vom Trabant, der Luftfilter vom gleichen Fabrikat bot sich bestens an und wurde übernommen. Die Auspuffanlage gestaltete er als Vier in eins und ließ die Rohre in einen umgebauten MZ Schalldämpfer enden. Als Getriebe verwendete er für seine „Bison“ das robuste Stück der M 72, dem russischen Nachbau der BMW R 71. Das Getriebe ist an den Motor angeflanscht und die Kraftübertragung realisiert er mit der Eigenbaukupplung unter Zuhilfenahme von Teilen der M 72. Der Antrieb auf das Hinterrad erfolgte mit dem Kardan der



Das Steuergehäuse mit der Lagerung der Nockenwelle sowie der Zündverteiler und das Hurt – Getriebe sind auf der rechten Seite der Maschine gut zu erkennen

Dnepr, allerdings fertigte er neue Übersetzungen und änderte die Verzahnungen gleich mit. Mit der entworfenen 10/30 Übersetzung kam er bei 27 PS Motorleistung bei etwa 4.000 Umdrehungen der Kurbelwelle auf 140 km/h.

Den Scheinwerfer spendete der Traktor „Zetor“ und der großvolumige Tank bestand aus zwei zusammengesetzten Tanks der MZ ETZ. In einem voluminösen Cockpitgehäuse befinden sich die Armaturen und das Zündschloss. Mit den großen Seitenkoffern, dem selbstgebauten Topcaseaufsatz und dem zusätzlich anzubauenden Anhänger kann die gesamte Urlaubsausrüstung für

Fernreisen transportiert werden. Auch diese Maschine ist kein „Stehzeug“ sondern ein auf vielen Tausenden Kilometern bewährtes Fahrzeug, hoffen wir, dass uns diese Saurier noch lange erhalten bleiben.

Eine Überraschung gab es bei der Custombike 2005 in Mannheim, Sven Cosmus präsentierte der Jury eine „Dnepr – Saporoschhe 1200“, also hat es doch ein „Edelschrauber“ in der Bundesrepublik geschafft noch eine weiteres dieser skurrilen Geräte auf die Räder zu stellen und zur Zulassung zu führen.