COPYRIGHT BY MISTER GOLDHAND OF UK

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

wird fortgestzt...

1986 wurde diese wunderschöne Eigenbaumaschine, alias AJS, eines jungen Edelschraubers präsentiert, ein Hondatwin diente als Antriebsaggregat

Unser Freund, wir wollen ihn „Mister Goldhand of UK" nennen, gehört zu jener Art von Experten, die aus ihrem Können absolut kein Gerede machen wollen, die jede Art von Medienrummel verabscheuen und schon bei Annäherung eines „Schreiberlings" Witterung aufnehmen und ihre Garagentore schließen, ihre Schätze verbergen und sich in der hintersten Ecke ihrer Behausung verschanzen. Trotzdem wagen wir es nun, ihn in das Licht der Öffentlichkeit zu rücken, denn seine bisher geschaffenen Kreationen dürfen nicht im Verborgenen verkümmern, sie sind es einfach Wert, der interessierten Fachwelt präsentiert zu werden.

Uwe stammt als gebürtiger Sachsen-Anhaltiner aus einer Region, in der es viele gute „Schrauber" gab und gibt.

Es ist beinahe ein viertel Jahrhundert her, da zeigte er seinen Freunden in der ehemaligen DDR sein 1. Schrauberobjekt, einen technisch und optisch famos gelungenen Umbau einer NSU OSL 501. Das Gerät entstand in der Zeit des real existierenden Sozialismus, in einer vergangenen Ära, als man sich nach langer Anmeldung endlich in der Fahrzeug HO eine MZ von der Stange kaufen konnte und auf Exoten als Bürger „Normalverbraucher" unter legalen Umständen keinen Zugriff hatte. Ergo baute sich unser Freund sein Motorrad nach seinen Vorstellungen selbst und war bereits mit seinem Erstlingswerk in die Gilde der gehobenen Edelbastler eingedrungen, deren es relativ viele gab. Als ein weiteres Umbauobjekt hatte er eine antiquierte BMW R 60/5 im Visier, aber dieses Objekt gewährte ihm ob seiner bedingten Bauart, Boxermotor, Kardanantrieb, etc., zu wenig Freiräume und er investierte nicht weiter. Der junge Werkzeugmacher, das war sein Lehrberuf und Ideal für Schraubekünste, hatte Blut geleckt und konnte für einen sündhaft hohen Preis einen desolaten Motor einer Honda CB 500 T erwerben. Dieser Motor hing dann im selbst gebauten Rahmen, und da Papiere einer alten AJS vorhanden waren, lief das gute Teil unter AJS offiziell im Straßenverkehr.

Eine modifizierte Gabel erinnerte ebenso wie die Feder-

Diesem Köcke-Meisterwerk wurde 1996 beim Eigenbauwettbewerb der TÜV Akademie der 1. Preis zuerkannt, vorgestellt wird die Maschine vom Autor der Zeilen

beine an Zschopauer Produkte, eine gekonnte Linienführung beim Rahmenbau und besonders aber eine äußerst grazile Doppelscheibenbremsanlage Marke Eigenbau am Vorderrad sorgten für Aufmerksamkeit.

Noch heute, 18 Jahre später, sehe ich „Klacks" staunend davor stehen, als er eine Reise in den Osten wagte um sich die „Tollen Vögel" jenseits der Elbe zu betrachten, danach entstand auch sein bekannter Report unter dem Titel „Die Wundermotorräder vom Lückendorfer Berg".

Für viele Edelschrauber der ehemaligen DDR hatten sich mit der Wende, aus den unterschiedlichsten Gründen, die Schrauberambitionen erledigt. Sei es aus beruflichen Modalitäten, sei es der Tatsache gezollt, dass man die TÜV-Hürden mit Eigen- und Umbauten meistern musste- und das nicht einfach ist – oder auch aus dem Grund, dass nun auf einmal jede nur erdenkliche Kreation gekauft werden kann, nur eben die notwendigen Steine müssen vorhanden sein. Aber unser Perfektionist „Goldhand" gehört zu der Art rastloser Menschen, die ständig vor lauter neuer Ideen sprühen und diese in Tag- und Nachtarbeit unbedingt verwirklichen müssen, für die das Entwickeln und selbst Erbauen ein Lebenselixier geworden ist. Der perfekte Werkzeugmacher mit vielseitigen Kenntnissen auf dem gesamten breiten Gebiet der Metallberufe tüftelte und „TÜV"te nahtlos über die Wende in die nun einige Bundesrepublik mit seinen Schrauberambitionen hinein. Aber zunächst wurde eine Rau-Bol d' Or in Angriff genommen und in einen „Köcke-Eigenbau" verwandelt. Mit diesem Umbau, der eindeutig die Handschrift des Harslebeners trug, überraschte er die Oberlausitzer Fachwelt 1994 beim 1. Eigenbautreffen der TÜV-Akademie in Zittau, aber das war nur die „Nachzündung", denn der eigentliche Knaller war schon erfolgt.

Die Pseudo-AJS kam wieder unter das „Messer" und wurde zur „UK-Replica" kreiert, eigentlich war nur eine Neulackierung geplant, aber plötzlich war ihm, nach der Demontage der Maschine, das alles nicht mehr gut genug und er setzte sich völlig neue Prämissen. Das Gerät sollte leichter und handlicher werden, wartungsfreundlicher und optisch vereinfachter und eine betontere klassische Linie sollten sein Werk auszeichnen. Beim Bau des superleichten Rahmens aus ST 52-3 Rohren wurde an Ideen des Schweizer Rahmenkünstlers angelehnt. Mit 8,5 kg Masse brachte der fertige Rahmen etwas mehr auf die Waage als er es geplant hatte, aber das Werk war perfekt gelungen. Eine Schwinge aus Kastenprofilen stützte er mit dem Federbein einer GS 500 und selbst entwickelter Dreiecksanlenkung, sowie exzentrischer Kettenspanneinrichtung, die Hinterradführung gegen den Hauptrahmen ab. Der Zugriff auf entsprechende Neuteile boten die Akront-Hochschulterfelgen der Dimensionen 2.25-18 und 2.20.18 für Vorder- und Hinterrad an. Die stark modifizierte MZ-Gabel aus dem „Spendermodell" wurde weiter verwendet, die selbst entwickelte Doppelscheiben- Bremsanlage für vorn erfuhr eine völlige Überarbeitung, die Scheiben fertigte er aus X20Cr13, die Schwimmsättel aus Dural waren selbstredend Marke „UK" und sahen die Aufnahme für Klötzer von MZ vor, vervollständigt wurde die Bremsanlage von angepassten Bremboteilen und natürlich Stahlflexleitungen. Die Speichen fertigte er, wie in alten Zeiten, aus V2 A selbst. Die gesamte Kabelverlegung erfolgte durch den Rahmen in das Hauptrohr. Auf die vielen, kleinen Zubehörteile können wir hier aus Platzgründen nicht eingehen, White Power Lenkungsdämpfer anpassen, die Vergaser auf K&N Filter abstimmen, Veränderungen am Motor, neue Auspuffanlage, Bedienelemente, Armaturen, Beleuchtungs- und Signalbaugruppen, und, und, und ... Endlich, 1992, sollte die neueste Kreation des Perfektionisten ihre Prämiere beim traditionellen Zittauer Motorradtreffen erfahren, die Zeit drängte und deshalb wurde ein Freund mit eingeschaltet um nach Vorgaben von Uwe die Modelle für die Aufbauten zu fertigen. Zehn Tage vor dem Termin des Treffens Ende September war noch nichts lackiert, aber pünktlich zum Termin stand die Maschine auf dem Podium und wurde vom Autor als Begründer des Treffens und Moderator vorgestellt. Als der Cafe Racer 1996 erstmalig auf dem Podium beim Eigenbautreffen der TÜV-Akademie in Zittau stand und ringsum die Augen der Fachwelt glänzten, war der Erbauer zur Präsentation verschwunden, ja kein Aufsehen um seine Person, kein Wort zu viel darüber reden, das kann doch jeder auch selbst bauen, so die Worte des Meisters.

Leicht überarbeitet wurde die Maschine auch im Jahr 2000 beim Edelschrauberwettbewerb als die Nummer 1 gekürt

Der Text als solcher lüftete das Geheimnis um die Bezeichnung der Exotin von selbst, auf den Wurzeln der Pseudo-AJS aufgebaut ist es eine Replica, und die Initialen des Schöpfers ergeben die Bezeichnung „UK-Peplica", besser ist der Traum auf zwei Rädern nicht zu benennen. Wo die Maschine auch auftauchte, bei allen bekannten Treffen der Szene erregt sie Aufsehen, selbst am Nürburgring zum Motorradtag der TÜV Rheinlandgruppe wurde sie bestaunt.

Später wurde die Bremsanlage vorn auf eine Scheibe reduziert, „Noch leichter an Masse" ist die Devise, die eine Scheibe ist bei gut abgestimmter Bremsanlage optimal, dafür wurde im Jahr 2000 zusätzlich eine kleine Kanzel der Honda RS 125 gespendet. Jetzt, wo die Zeilen geschrieben wurden, hat die Maschine mindestens 50.000 Kilometer auf dem Tacho und – es gibt schon wieder eine weitere „Wahnsinnspsychose" aus dem Hause „Goldhand, Made by UK", aber darüber wird später berichtet.