

# JOACHIM SCHUMANN SCHUF AUF BASIS DER SIMSON-MOPEDMOTOREN

... eine Serie von meisterhaften Motorrädern mit Mehrzylindermotoren

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 (siehe TOP SPEED 09/07)
11. Die „UK“-Traumbikes eines begnadeten Edelschraubers (siehe TOP SPEED 10/07)
12. Joachim Schumann schuf auf Basis der Simson-Mopedmotoren eine Serie von meisterhaften Motorrädern mit Mehrzylindermotoren

wird fortgesetzt ...



Seriesreife konnte allen Schumann-Experimenten bescheinigt werden, hier ein Vierzylindermotor im umgebauten Simsonfahrgestell, gut zu erkennen ist die Betätigungswelle für die Vergaserbatterie

Es soll auf keinen Fall der Eindruck entstehen, dass hinter diesen hochkarätigen Entwicklungen perfekt qualifizierte Ingenieure standen, bei einzelnen „Edelschraubern“ steckte schon ein Studium dahinter, aber die meisten von ihnen waren Facharbeiter, allerdings in bester Perfektion. Leute, die ohne Studium manch einem Ingenieur aus der Entwicklung mit ihren Erfahrungen gegenhalten konnten und die nicht nur die gesamte Bandbreite des Metallhandwerks beherrschten, sie konnten bei Problemen der Elektronik, des Modellbaus oder der Gießtechnik ebenso mitreden wie bei der Gestaltung und Designfindung. Natürlich musste man sich mitunter die Wege in Entwicklungsabteilungen ebenso öffnen wie in Speziallabors und ganz besonders in Materiallager, um

sich in den Besitz von edlen Werkstoffen zu bringen. Und – man half sich untereinander beispiellos.

Der Weinböhlauer Joachim Schumann war einer der exzellentesten und filigranen Perfektionisten in Sachen Mehrzylindermotorenbau in feinsten Ausführung, evtl. hatte er dabei auch gute Beratung bei „Edeltuner“ Hartmut Bischoff, dem erfolgreichen Straßenrennfahrer und mehrfachen Landesmeister aus dem gleichen Ort. Schumann überraschte bereits Anfang der 60er mit ersten Eigenbautwins auf Basis der Suhler „Mini-Single“, als er 1966 mit einem Dreizylinder Sperber in die Fahrerlager der DDR Rennstrecken fuhr wurde man schon aufmerksamer, denn das Motorrad erregte Bewunderung. Um noch einmal zu rekapitulieren, der Simson „Sperber“ war ja schon 1966 vom Ursprung her ein Motorrad, mit seiner angehobenen Leistung auf 4,6 PS und Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h wurde der 50 „Kubiker“ straßenverkehrsrechtlich offiziell als Kraffrad SR 4-3 eingestuft und musste ein polizeiliches Kennzeichen tragen. Andy Schwietzer

gab in seinem Buch „DDR – Motorrad – Klassiker“ dem kleinen Kraffrad „Sperber“ die treffende Bezeichnung der „Freie Vogel“, dieses Wort wäre auch sehr treffend für Schumanns Kreationen gewählt.

Der Edelschrauber Schumann war selbst Betreiber einer Simson Vertragswerkstatt und saß damit zumindest etwas näher als Bürger Normalverbraucher an der Quelle wenn es um die Beschaffung von Teilen dieser Marke ging.

An die Kurbelgehäuse-Außen-seiten des vorhandenen Motors des Sperber blockte er jeweils rechts und links ein weiteres, verändertes Kurbelgehäuse der gleichen Produktion an. Zusätzlich zum standardmäßigen Vierganggetriebe schaltete er ein Vorgelege aus dem Geländesportmodell dazwischen um in Sachen Übersetzungswahl variabler zu sein, damit kam zur konventionellen und unveränderten Fußschaltung eine zusätzliche Hand-schaltung für die zwei Stufen des Vorgeleges, ergo standen acht Übersetzungsstufen zur Auswahl. Der Motor brachte immerhin 16 PS Leistung und in der Endge-



Dieses Bild bot sich den Besuchern des Wintertreffens 1983, die Schumann-Produkte mit Drei- und Vierzylindermotoren

schwindigkeit konnte er schon mit gängigen 250er-MZ's mithalten. Übrigens war er nicht der einzige Erbauer der hubraumkleinen Mehrzylinder, u. a. entwickelte auch der Schleizer Jochen Wöllner (siehe Top Speed 1/07 und

9/07) einen sehenswerten „Triple“. Für den Dreizylindermotor bot sich die gut funktionierende komplette Zündanlage des PKW Wartburg an. Jeder Zylinder wurde mit einem einzelnen BVF Vergaser 16 N 11 bedient. Für

jeden Zylinder existierte eine separate Kurbelwelle, ihre keilverzahnten Schiebestücke griffen bei 120° Wellenversatz ineinander, über ein Zahnrad am linken Wellenteil wurde die Kraft auf die modifizierte Kupplung übertra-

gen. Der Rahmen wurde geändert, etwas verstärkt und fertig war das 1. Dreizylindermotorrad auf Simsonbasis.

Bereits zu Beginn seiner Entwicklungen bei den Twins hatte er reichlich Erfahrungen gesammelt und laborierte mit verschiedenen Varianten fleißig weiter, die frühen Exemplare waren wie im Rennsport mit seitlich angebrachten Flachdrehschiebern zur „Beatmung“ versehen. Nach dem Sperber-Projekt entstanden dann ausgereifte Mehrzylindermotoren auf Basis der Reihe S 50 und S 51, von 2 bis 4 Zylinder konnte man die Schumannchen Schmuckstücke bewundern.

Allein die Experimente der Kurbelwellenvarianten könnten Bücher füllen, von einzelnen Wellen, die verzahnt im Eingriff standen, bis hin zu komplett neu gefertigten für den Reihenvierzylinder gab es eine Vielfalt verwirklichter Ideen. Später fertigte der Edeltuner eigens neue Motorengehäuse für seine Exponate, Knackpunkt war immer wieder die Realisierung einer gut funktionierenden Zündanlage. Natürlich mussten für Motoren mit mehr Leistung auch neue Fahrwerke entwickelt werden. Wunderschöne und auch gut funktionierende Scheibenbremsanlagen

# MACH '08

## MOTORRAD AUSSTELLUNG CHEMNITZ

### 15./16. März 08

10.00 – 18.00 Uhr MESSE CHEMNITZ



Freie Presse



[www.mach-chemnitz.de](http://www.mach-chemnitz.de)

MESSE  
CHEMNITZ

LEISTUNG erleben.



fertigte der emsige Tüftler ebenfalls selbst für seine phantastischen Kreationen.

1982 überraschte Schumann beim Wintertreffen auf der Augustsburg mit einem weiteren Dreizylindermotorrad, selbstredend auf Simsonbasis des S 51. Die Verbindungen der Pleuellwellen wurden starr über Hirth-Verzahnungen gekoppelt, die Zündfolge konstruiert auf die gängige Variante 2-1-3. Die Zylinderlaufbuchsen wurden auf jeweils 40 ccm reduziert, der Standardhub wurde beibehalten und die Steuerzeiten sowie die Überströmkanäle wurden nach eigenen Erkenntnissen gestaltet. Die bewährten Vergaser aus der Serie boten sich an, die Schwungscheibe blieb rechts, ebenso

die alte Version mit Vorgelege wurde verworfen und ein klauengeschaltetes Vierganggetriebe mit Vorgelege einschließlich Kupplung, entwickelte er neu. Der S 51-Rahmen wurde verstärkt, die ebenfalls kräftigere Schwinge lagerte er in Bronzebuchsen. Die Leistung des 120-Kubikers lag unterdessen bei ca. 20 PS und war gut für 125 km/h, bei gesitteter Drehzahl betrug der Verbrauch verträgliche 3 Liter pro 100 km.

Es konnte fast nicht anders sein, beim Wintertreffen 1983 präsentierte der Meister seinen Vierzylinder-Eigenbau auf Basis der Suhler S 51 Mopeds. Geänderte Kurbelgehäuse aus der Serie verband Schumann axial, die Abdichtung der Kurbelräume



Die Gestaltung und Fertigung der Auspuffanlage der Vierzylindermaschine ist ein Meisterstück für sich

180 ccm Motors ist 1-3-4-2. Die Bohrung konzipierte er auf 40 mm, den Hub behielt er mit 36 mm bei, daraus ergaben sich 45 ccm Hubvolumen pro Zylinder, also 180 ccm Gesamtvolumen. Das klauengeschaltete Vierganggetriebe entstand mit Unterstützung von Teilen aus dem Geländesport auf Eigenbaubasis, ebenso wie die über geschliffene, schrägverzahnte Stirnräder angetriebene Kupplung.

Den präsentierten Vierzylindermotor befeuerte er gut bewährt mit 4 BVF 16 N Vergasern, die über eine gemeinsame, kugellagerte Welle per Seilrollen betätigt wurden.

Die Zündung besteht aus einer Anlage des Jawa 05 auf vier Unterbrecher umgebaut. Das Fahrgestell ist total überarbeitet, ein kräftiges Zentralrohr wird von zwei Unterzügen abgefangen und die stabile Schwinge wird in Kegelrollenlagern geführt, das Steuerrohr der Gabel bewegt sich in Schrägrollenlagern einstellbar. Grazile Eigenbau-Scheibenbremsen verzögern die Maschine, vorn schwimmende Doppelscheibe mit einem Durchmesser von 216 mm und hinten einfach mit verringertem Durchmesser als Unterstützung der Bremsverzögerung ausreichend. Allein die grazile Auspuffanlage, natürlich mit vier Rohren und Dämpfern a Ja Rennsport war ein Meisterstück. Die ersten 1000 Fahrkilometer verliefen zufriedenstellend, leichte Vibrationen inbegriffen. Der Traum vom Sechszylinder blieb ein Traum, die Zündungsprobleme und die Vibrationsproblematik in den Griff zu bekommen haben den Meister evtl. von diesem Vorhaben abgehalten.

1984 überraschte er die Fachwelt mit einem neuen Twin, der 100 ccm Motor wurde mit einem selbst entwickelten Membran-

einlass gesteuert, ungarische B 21 Vergaser versorgten den Motor, die Leistung betrug 12 kW. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Mehrzylinderkonstruktionen erhielt dieser Motor erstmalig ein selbst entwickeltes 6-Gang-Getriebe, die Kraftübertragung zu dem an das Kurbelgehäuse angeblockte Getriebe realisierte er über eine selbst entwickelte Kupplung. Erstmals ging er beim Fahrwerksbau einen ganz neuen Weg, indem er dem modifizierten Rahmen des S 51 seine eigene bewährte Kastenschwinge anpasste und deren Abstützung mit einer selbst entwickelten Cantileverfederung realisierte. Auch die Scheibenbremsanlage übernahm er von der vierzylinderigen älteren Schwester der Maschine.

Ein phantastischer kleiner Flitzer war entstanden, der mit Sicherheit reißenden Absatz im Handel gefunden hätte, etwa zehn Stück fertigte er davon selbst für Interessenten in einer kleinen Serie. Die Eigenbauten von Joachim Schumann waren bis zur Produktionsreife entwickelt, aber wer sollte sie produzieren, in Suhl reichte die Kapazität ja kaum aus um den Bedarf an Mopeds und Kleinrollern für den laufenden Bedarf zu decken, das Ersatzteilkontingent für die Vertragshändler war so schon minimiert, also – Nullpunkte für solche „Phantastereien“ denn als diese wurden die Ideen von den zuständigen Stellen abgewertet.

Leider wurde den kreativen Entwicklungen des Experten durch einen unverschuldeten Motorradunfall ein jähes Ende gesetzt, seine Ideen sollen erhalten bleiben, und wir ehren ihn mit unseren Gedanken und diesen Zeilen.



Der Meister mit dem Hang zur Klassik fuhr eine der legendären Honda CB 750 aus der ganz frühen Serie von 1968

befand sich der Primärtrieb wie im Serienmodell auf der linken Seite und der Drehzahlmesserantrieb wurde von der Kupplung betätigt. Neue Wege ging der Meister bei der Kraftübertragung,

gegen einander realisierte er mit Labyrinthdichtungen in Gusslaufbuchsen geführt. Die Pleuellwellen verschraubte er aus vier Einzelwellen, die Zündfolge des mit 90° Kurbelversatz arbeitenden

Für alle Fälle:



Zylinderschleiferei

**RASCHA'S** Motorradtechnik

Wallwitzer Str. 3 · 06193 Teicha  
Tel. 034606 / 2 02 33, Fax 2 10 07  
[www.raschas-motorradtechnik.de](http://www.raschas-motorradtechnik.de)  
geöffnet: Mo. – Fr. 13:00 – 18:00 Uhr  
oder nach Absprache

- Lasergesteuerte Fahrwerksvermessung
- Durchsichten aller Motorräder
- Zylinderschleiferei
- Oldtimerrestaurierung
- Sonderanfertigung
- Leistungsprüfstand