



Christian Zimmermann aus Schwanebeck sorgte für Bewunderung mit seinem seltenen „Schrauberobjekt“ in Form der IFA BK 350

Mit einer BK begann es ...

... bei Christian Zimmermann und mit einer „Mayatrab-MZ“ ging es weiter

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 (siehe TOP SPEED 11/07)
13. Die Brüder Klaus und Horst Bust aus Schönebeck gehörten zu den eingefleischten „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR – Teil 1 (siehe TOP SPEED 12/07)
14. Die Brüder Klaus und Horst Bust aus Schönebeck gehörten zu den eingefleischten „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR – Teil 2
15. Mit einer BK begann es bei Christian Zimmermann und mit einer „Mayatrab-MZ“ ging es weiter

Als 1981 beim Wintertreffen der Motorradfahrer auf Schloss Augustusburg eine umgebaute BK mit völlig neuartig gestalteten Zylindern sowie weiteren sehr interessanten technischen Details für Aufsehen sorgte, wurde man auf den Schwanebecker „Edelschrauber“ Christian Zimmermann erstmalig aufmerksam. Allerdings sehr viel ähnlich war das, was da auf dem Schlosshof stand, einer IFA BK aus Zschopau nicht mehr. Der Erbauer als hervorragend spezialisierter Werkzeugmacher und filigraner Perfektionist mit ständig neuen Ideen stellte hier sein erstes „Meisterstück“ auf zwei Rädern in der Öffentlichkeit vor.

JA, ich bin[®]
lizenziertes Motorsportler
im DMSB



48 von 24.935 erfolgreichen
Lizenznehmern des DMSB

Und Sie?

Fordern Sie jetzt
Ihren Lizenzantrag an!
Telefon: 0 69 – 63 30 07 42
Email: lizenzen@dmsb.de

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.



Das Meisterwerk von Christian Zimmermann in voller Schönheit präsentiert, ein Traum auf zwei Rädern

Die Grundkonzeption der BK 350 mit Zweitaktboxermotor im Doppelschleifenrahmen behielt er bei, gestaltete aber nach sei-

nen Wünschen das Motorrad wesentlich um. Den Motor- und Getriebeblock veränderte er nicht, das Getriebe und die

Kurbelwelle wurde auch ursprünglich übernommen, aber die Zylinder mit Kolben und Pleuel verwendete er von der

MZ TS 250. Die Kurbelwelle wurde mit den TS Pleuel versehen, für einen Fachmann keine große Hürde. Schwieriger wurde

SICHERN SIE SICH JETZT DIE VORTEILE DER NEUEN DMSB-JAHRESLIZENZ

- ✓ Ihre Zulassung zum lizenzierten Motorsport unter dem Dach des DMSB und seiner Mitgliedsorganisationen
- ✓ Ganzjähriger Versicherungsschutz bei allen lizenzpflichtigen und lizenzfreien Motorsportveranstaltungen*
- ✓ Erhöhter Unfallversicherungsschutz bei Abschluss einer DMSB-Zusatzversicherung
- ✓ Kostenloses VORSTART-Abo, DMSB-Handbuch mit allen Reglements, Austragungsbestimmungen etc.



es schon mit der Anpassung der Zylinder auf das BK-Kurbelgehäuse, denn die wesentlich voluminöseren Zylinder passten nicht mehr zur Teilung der Zylinderstehbolzen auf dem Kurbelgehäuse der BK. Hier musste der Werkzeugmacher Ideen entwickeln, aber das war lösbar. Auf die nach innen gerichteten Ansaugrohre wurden die BVF Vergaser Modell 30 N angebracht, diese zogen die Luft aus einem neu gestalteten Gehäuse mit eingesetztem Luftfilter und Ansaugeräuschkämpfer hinter dem Motor, unter der Sitzbank. Die geschwärzten Auspuffkrümmer mussten relativ eng zur Motormitte gezogen werden, um ein Aufsetzen bei Kurvenfahrt zu verhindern, auch die Rohre nach hinten mit den Schalldämpfern waren, wie alle anderen Motor- teile, geschwärzt. Die kompakten Zylinder mit ihren großen Deckeln waren optisch gewöhnungsbedürftig, aber konstruktiv und auch leistungsmäßig eine gute Lösung. Dem Motor wurde eine stärkere 6-Volt-Lichtmaschine mit 60 Watt Leistung gespendet, und für jeden Zylinder arbeitete eine separate, große Zündspule. Am eigentlichen und bewährten Doppelrohrrahmen der BK wurde nichts verändert, aber an der Schwinge und dem Kardantrieb modifizierte der Bastler einiges. Die Schwinge wurde versteift und eng am Rahmen gelagert. Die Tunnelschwinge nimmt die Welle des Kardans auf, insgesamt ist der Kardanumbau als sehr gelungen zu bezeichnen, die Verbindung vom Getriebe zur Kardanwelle erfolgt hinter dem Getriebeausgang über eine Hardyscheibe, der Antrieb wurde verstärkt und geändert,

auch optisch gut gestaltet. Das Vorderrad bekam zur Führung Teile der wesentlich besseren Teleskopgabel der MZ TS und eine Duplexbremse Marke Eigenbau. Bei der Neugestaltung der „Aufbauten“, sprich Sitzbank mit Unterbau für Luftfiltergehäuse, Unterbringung für Batterie, Elektroausstattung und Werkzeug sowie den Kraftstofftank konnte sich mancher Designer aus dem Zschopauer Werk einige Anregungen holen. Selbstverständlich dürfte es wohl sein, dass die Modelle dafür sowie die Laminierung aus GFP vom Meister selbst gemacht wurden.

Christian Zimmermann gehört auch zu jener Kategorie rastloser Tüftler mit stets neuen Ideen und dazu goldenen Händen sowie guten Verbindungen zum Werkzeugbau. Irgendwie war es ihm gelungen, eine ausgediente Yamaha RD 350, in Teilen zerlegt, auf abenteuerlichen Wegen über die Grenze zu bringen, und damit begann eine erfolgreiches Projekt, einer jener seltenen und sehenswerten „Erkönige“ entstand in der Garage der Familie Zimmermann. Der Autor sieht heute noch den unvergessenen „Klacks“, Ernst Leverkus, kopfschüttelnd und staunend vor der Zimmermannschen Kreation stehen, und dieser gab er den Namen „Mayatrab-MZ“, das „Ma“ stand für Maico, da die Maschine auf Papiere einer alten Maico angemeldet war, das „ya“ für Yamaha, „trab“ und MZ, weil Teile vom Trabant und der MZ zur Verwendung kamen. Die Zulassung basierte auf den Papieren einer „Maico Taifun“, und der Bastler taufte sie auf die Bezeichnung „MC 400“. Den ursprünglichen Rahmen der 77er-Yamaha baute er sich um und



Die Detailliebe des Erbauers ist sofort zu erkennen, hier ist der Blickfang die formschöne Kühlertrappe

versah ihn mit Rädern der Yamaha RD 250 für vorn und hinten RD 400. Die Gabelbrillen fertigte er sich aus Duraluminium, und die Gabel wurde aus Teilen der MZ komplettiert, die Bremsscheiben stammen von MZ, die hydraulische Bedienung der vorderen Bremse nutzte er vom Edeltuner Hartmut Bischof. Überhaupt spielt das Material

Duraluminium an der Maschine des Perfektionisten eine große Rolle, er fertigte, fräste und entwickelte daraus die Trägerelemente für die Fußrasten, die Aufnahme für die hintere Scheibenbremse, den Bremsgegenhalter und viele Kleinteile. Ein spezielles, kleines Meisterwerk ist allein eine Umlenkung für den Kupplungsbowdenzug,

SPAREN SIE NICHT AN IHRER SICHERHEIT!

Die meisten privaten Unfallversicherungen schließen Motorsport als Risiko aus! Mit einer DMSB-Lizenz erhalten Sie eine **Grundabsicherung** für die Unfallrisiken im Motorsport

Sichern Sie zusätzlich sich und Ihre Familienangehörigen und Lebenspartner durch eine **DMSB-Zusatzversicherung** ab!

Weitere Infos auf www.dmsb.de unter Lizenznehmer – DMSB-Unfallversicherung

Fordern Sie jetzt Ihren Lizenzantrag an! Telefon: 0 69 – 63 30 07 42, E-Mail: lizenzen@dmsb.de

JA, ich bin
lizenzierter Motorsportler
im DMSB





Noch kein Rennfahrertraining absolviert?

JA, ich bin
lizenziertes Motorsportler
im DMSB

Lust auf Automobilsport, aber noch kein Rennfahrertraining absolviert?

Die nachfolgenden, vom DMSB anerkannten Rennfahrer-Schulen sind Ihnen gerne behilflich!

Hockenheim-Ring GmbH

Tel.: 0 62 05 / 95 01 83
www.hockenheimring.de

König Motorsport GmbH

Tel.: 07 11 / 9 18 37 - 13
www.formel-koenig.de

MOTOPARK Academy GmbH

Tel.: 0 39 49 / 50 24 34
www.motopark-academy.de

Motorsport Akademie Nürburgring GmbH & Co. KG

Tel.: 0 26 91 / 93 23 61
www.motorsport-akademie.de

Pistenclub

Tel.: 0 21 53 / 73 92 11
www.pistenclub.de

Rennfahrerschule Münster

Tel.: 02 51 / 78 61 53
www.rennfahrerschule-muenster.de

RTS Racing Trend Service

Tel.: 01 71 / 4 22 24 66
www.speed-club.de

Schirra Motoring

Tel.: 0 61 58 / 89 59 87
www.schirra-motoring.de

TKS Traudl Klink Service

Tel.: 0 23 65 / 8 29 13
www.tks-motorsport.de

Zakspeed Nürburgring Rennfahrerschule GmbH

Tel.: 0 26 91 / 93 39 - 0
www.zakspeed.de

ADAC Motorsport

Tel.: 0 89 / 7 43 09 - 2 00
www.adac-motorsport.de

AvD Motorsport

Tel.: 0 69 / 66 06 - 0
www.avd.de

DMV Motorsport

Tel.: 0 69 / 69 50 02 - 13
www.dmv-motorsport.de

ADMV-Sportabteilung

Tel.: 0 30 / 65 76 29 30
www.admv.de

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.



Jedes erkennbare Einzelteil an diesem Motorrad ist ein Meisterstück für sich

Ebenso ist der gesamte Lenker einschließlich der äußerst gelungenen Verkleidung Copyright by Zimmermann. Selbst das geschmackvolle Logo ist ein eigener Entwurf und selbst erzeugt, Maico sollte sich noch heute dafür bedanken.

Besonders auffällig ist das gesamte Design der Maschine, denn es erinnert in nichts an ein vergleichsweise anderes Motorradmodell, kann es auch nicht, denn ist alles selbst entworfen und selbst gefertigt, immer unter dem Aspekt, es soll nicht wie ein abgekupfter Nachbau aussehen, und das ist ihm auch vorzüglich gelungen. Der 24-Liter-Tank ist aus GFP laminiert und innen mit Schlingernblechen versehen, natürlich ist er schwingungsfrei auf Gummielementen gelagert, allein der Tankverschluss sollte mindestens das Prädikat „gelungenes Gesellenstück“ tragen. Auch die Kotflügel, Cockpitverkleidung und Sitzbankunterbau sowie Motorfront-

spoiler sind auf gleicher Basis wie der Tank entstanden, es muss wohl nicht betont werden, dass die Modelle dazu ebenfalls selbst gefertigt wurden. Die Auspuffanlage hat Christian dem Vorbild der Yamaha nachempfunden und alles aus Blech selbst gewickelt und geschweißt. Sehr interessant sind viele kleine Details, das Motorbelüftungsgitter erscheint auf den ersten Blick wie ein Kühler, es ist als optischer Effekt, um das Gesamtbild der Maschine zu heben aus zig Einzelteilen aus Dünnpblech zusammengelötet worden. Tankdeckel, Markenzeichen, Hauptständer, und, und, und, alles hat er in mühsamer, aber freudvoller Kleinarbeit selbst gefertigt. Das Lampengehäuse und das Zündschloss stammen von Jawa, aber auch Teile von DDR-Autos sind an dem Edelstück zu finden, die Rückspiegel sind umgebaute Teile vom Wartburg, und die Blinkerkappen dienen ursprünglich einmal an einem

Trabant, dagegen sind die Gehäuse dazu ebenfalls Eigenbau.

Legalisiert bei der Zulassungsstelle der Volkspolizei der DDR, wurde die Exotin dann 1982 tatsächlich als eine „Maico Taifun“ im Kraftfahrzeugbrief und Zulassungsschein.

Im gesamten Fahrverhalten war das Motorrad gegenüber über allem, was nach MZ oder Jawa aussah und auf den Straßen des Sozialismus bewegt wurde, eine richtige Rennmaschine. Denn wer hatte schon bei 350 cm³ Hubvolumen satte 39 PS Leistung am Hinterrad, dazu ein perfekt abgestimmtes Sechsganggetriebe, ein vorzüglich arbeitendes Fahrgestell und eine wirksame Bremsanlage zur Verfügung. Das Motorrad war ganz einfach ein „Hingucker“, und wenn der Christian mit seiner lebenslangen Sozia Gabi unterwegs war, da würde von interessierten Betrachtern nur gestaunt.