

1979: Der Zittauer Reiner Grabes

... gab seinen Einstand in die Szene der Edelschrauber der DDR



Als Eberhard Köhler die Eigenbau-Maschine von Uwe Schramm erwarb, begann 1977 der „Triumph-Zug“ in Zittau

Ein eingefleischter Vertreter der Barbourfraktion ist Reiner Grabes aus Zittau, als er vom „Union Jack Virus“ befallen wurde, konnte er nicht ahnen, dass der Zustand für ihn lebenslänglich bedeuten würde. Bis in das Jahr 1977 war er mit dem Besitz einer 150e-MZ ES so einigermaßen zufrieden, und dann geschah das Unvermeidliche. Anlässlich eines Besuchs einer Rennveranstaltung stand er plötzlich vor zwei traumhaft schönen Triumph-Motorrädern, es waren die Eigenbauten von Uwe Schramm (siehe Top Speed 8/2007), und da war es passiert. Von da an gab es für den gelernten Metallhandwerker, Schweißer, Zerspaner etc. aus dem VEB ROBUR-Werke in Zittau nur noch einen Gedanken, so eine Maschine muss mir gehören. Die erste Maßnahme lautete sparen, sparen und nochmals sparen, denn so ein Teil war nicht billig. Aber vorher wurde sein Freund Eberhard Köhler der glückliche Besitzer einer „Schramm-Maschine“, auf

deutsch ausgedrückt, er war ganz einfach etwas „flüssiger“ und kurvte nun mit so einem Twin durch das Zittauer Gebirge.

Das Glück des Tüchtigen war dem „Ladyfreak“ Grabes 1979 endlich hold, denn Uwe Schramm trennte sich wieder von einer seiner Eigenbau-Triumph und somit stand in der Garage des Zittauers eine „Speed Twin“. In

die Maschine war einer jener legendären „Speed Twin“-Motoren von 1938 aus der Edelschmiede Edward Turners aus Coventry eingebaut. Als der Brite 1937 diesen „Speed Twin“ entwickelte und 1938 die Serie vom Band lief, war das Modell die Sensation des noch relativ frühen 20. Jahrhunderts, darin spiegelten sich einige sehr moderne tech-

nische Parameter wieder, die ihrer Zeit weit voraus waren. Die eher bescheidene Leistung von 27 PS wurde bereits 1939 beim Nachfolgemodell Tiger 100 auf 34 PS gesteigert, die Kenner der British Bike-Szene wissen um die Bedeutung dieser Bezeichnung, die Motorräder der britischen Industrie testete man seinerzeit auf der berühmten Brooklandbahn auf



Auch das Motorrad kam aus der Edelschmiede von Uwe Schramm aus Neusalza-Spremberg, hier fährt Reiner Grabes 1979 seine Neuerwerbung



Das erste eigenständige Produkt des Edelschraubers Grabes ist in Form der Tiger 100, Eigenbau 1981, vollendet

Herz und Nieren, und aufgrund der erlangten Ergebnisse wurden dann die Typbezeichnungen festgelegt, z. B. die gesamte „Star“-Reihe von BSA beruht auf diesen Testergebnissen, aber wir sind bei Triumph, mit dem Twin Modell von 1939 wurden tatsächlich Rundenzeiten von 100 Meilen im Test gefahren, ergo lautet die Bezeichnung Tiger 100. Die Motoren der Tiger-Modelle besaßen nur einen Vergaser, als später auf den Salt Flates in Utah die Weltrekorde mit den leistungsgesteigerten Triumph Maschinen gefahren wurden, fügten diese über zwei Vergaser und das war die Geburtsstunde der Bonneville-Modelle. Ernst

Leverkus schrieb einmal über die Tiger 100, diese Maschine war das erste existierende Superbike überhaupt.

Besagter Motor aus der Schramm-Maschine wurde noch bis 1955 vom Rennfahrer Gerhard Richter aus Irgersdorf bei Bautzen in der Klasse bis 500 cm³, Lizenz in der DDR, zum Einsatz gebracht, demzufolge war er auch in der Leistung auf evtl. das Niveau der damaligen T100-Motoren angehoben worden. Der Motor hing in einem Rahmenzwitter aus BMW und AWO Sport gepaart, das Vorderteil mit den nach unten führenden Ovalrohren könnte von einer R 26 abstammen, und das Hinterteil



Rainer Grabes mit Motorradfreund Ferenc Wayand aus Ungarn beim Motorradfahrertreffen von Bernd Lehmann in Waldenburg



Detailansicht des schönen Tiger-100-Motors

wurde von der AWO übernommen und angeschweißt. Das Vorderrad führte eine Gabel von Horex, hinten arbeiteten Federbeine einer Jawa, und viele Teile waren Made by Schramm.

Nach einigen glücklichen Kilometern zerlegte der stolze Besitzer das Motorrad und baute über den Winter 1980 die Maschine nach seinen eigenen Ideen um. Unterdessen hatte er einen weiteren Volltreffer gelandet, tatsächlich konnte er einen Motor der Triumph Tiger 100 aus dem Jahr 1954 mit Alu-Zylindern erwerben. Damit war der Grundstock für eine neue Maschine geschaffen, nun begann das Tüfteln mit den vielen Details der Realisierung. Der neue Motor hatte die Lichtmaschine vorn liegen, das passte dem angehenden „Edelschrauber“ nicht in das Konzept, aus verschiedenen Gründen wollte er den Motor weiter nach vorn gerückt haben und deswegen musste die Lichtmaschine, aus Gründen der Doppelrohrführung des Rahmens, nach hinten umgesetzt werden, das heißt, sie lagerte über dem aufgesattelten Lucasmagnet, beide Aggregate wurden über Zahnräder im Steuergehäuse, rechtsseitig des Motors angetrieben. Also wurde aus dem „Speed Twin“-Motor von Maschine 1 und dem Tiger-100-

Motor von Maschine 2 ein Grabes Wunschmotor umgebaut, auf das Kurbelgehäuse von 1 kamen die Zylinder etc. vom neuen T 100. Der Rahmen wurde zersägt, das Vorderteil übernommen und das Hinterteil völlig neu konzipiert. Eine MZ-Gabel war gegenüber der Horex-Gabel ein Fortschritt, die Gabelbrücken spendete ein Pannonia, die Bremsen wurden einer BK entnommen, die bewährten Duplexbremsen von Mech. Meister Nissel aus Bischofswerda waren für die BK Naben konzipiert. Die stabile Kastenschwinge war ein Grabes-Produkt, und die Federbeine einer Jawa wurden für die Eigenbau Triumph modifiziert. Die wunderschönen 19° Hochbordfelgen aus der ersten Maschine wurden selbstverständlich wieder verwendet, evtl. stammten diese auch noch aus dem früheren Renneinsatz. Die Fertigung der vielen Kleinteile kann hier nicht aufgezählt werden, aber auf die Hilfeleistung aus dem Freundeskreis muss noch einmal verwiesen werden. Im Lande der Mangelware brauchte man Beziehungen und Hilfe, war man einmal in einem, nennen wir es Hobbykreis integriert, lief vieles besser. Und so war es auch hier, Ersatzteil- und Materialbeschaffung lief über Freundeskanäle, Modelle für Gussstücke mussten gefertigt werden, gegossen wurde während Nachtschichten in den VEB, spezielle Maschinenarbei-

ten erledigten Freunde in der Versuchsabteilung beim ROBUR-Werk, der Slogan „privat geht vor Export“ war ausreichend wirksam und bekannt, dazu noch eine Flasche Feuerwasser der Marke „Lunikov“, und die Tore öffneten sich.

Die neue Sitzbank war in ihrer Gesamtheit Marke Grabes, der in jener Zeit sportliche Heckbürzel wurde nach eigenem Modell gefertigt und diente gleichzeitig zur Unterbringung von Werkzeug, Kleinteilen usw. Das Laminierten der Plasteteile übernahm Sportkollege Hofmann, ein Bekannter war kreativer Sattler und erledigte die fachtypischen Arbeiten in feinsten Qualität in Einzelfertigung, für das größere Edelschrauberteam fertigte er in Kleinserie die Tankrucksäge Marke Kopie von „Klacks“ Elefantentoy, und sogar die Cromwellhelmimitate kreierte er genau nach englischem Vorbild. Es gab nichts, was nicht ging.

„Endlich war der Traum erfüllt und die 1. Grabes Triumph konnte Aufsehen erregen, der „Alu-motor“ wirkte aufgrund der Feinverrippung der Zylinder grazil und eine optisch gut gelöste 15°-Neigung nach vorn im schönen Doppelschleifenrahmen verhalfen der Maschine zu einer geschmackvollen Eleganz. Verstärkt wurde das schlanke Erscheinungsbild durch eine sehr gut gelungene Auspuffanlage. Langegezogene konische End-

stücke an harmonisch gebogenen Krümmern schmiegt sich beidseitig, leicht nach hinten angehoben an die Maschine. Ermessen kann nur der Fachmann, was es bedeutet, diese Auspuffanlage per Hand zu fertigen, Abwicklung, Zuschnitt, das Rollen über selbstgefertigte Konusteile, das Schweißen und dann die Nacharbeiten, es ist unvorstellbar, solche Stücke in Heimwerkerarbeit anzufertigen, und – man sieht das den Teilen nicht mehr an. So einfach ist das niedergeschrieben, aber so viel Fleiß, handwerkliche Fertigkeiten, Kreativität, schlaflose Nächte, viel Liebe zum Detail und noch mehr Freude an der Tätigkeit stecken darin. Das Gesellenstück war gelungen und gab viel Grund zum Staunen.

Die polizeiliche Legitimation für die Zulassung im öffentlichen Straßenverkehr erfolgte wieder über die üblichen „Drehs“ mit Papieren a la Ariel von „Aspach Uralt“ und einem befreundeten Befugnisinhaber, der seinen Namen unter ein Protokoll setzte. Blicke zu erwähnen, mit der Maschine wurden viele Touren, auch nach Tschechien und Ungarn, ohne Probleme gemeistert.

In Heft 04/2008 werden die weiteren Motorradlebnisse von Reiner Grabes vorgestellt, und in Heft 05/2008 lernen wir eine echte Sensation, ausnahmsweise aus der Neuzeit, auf vier Rädern kennen.