

„The Earl of the Captain Street“

wurde er von seinen Freunden genannt

... – das Gesellenstück war gelungen. So endete Bericht Nr. 16 der Edelschrauberserie in Heft 03/2008 über die Triumph von Reiner Grabes in Zittau.

Auf zum Meisterstück – es ist ja so, die eingefleischten Edelschrauber sinnieren spätestens in der Vollendungsphase ihrer Produkte bereits über das nächste Projekt. Auch so beim Zittauer Reiner Grabes, ein größerer Motor muss her, ein fast unüberwindliches Relikt – woher, bei dichten Grenzen im abgeschoteteten Sozialismus? Es wurde wahr, beim Kollegen Edelschrauber Knaack (siehe Top Speed 08/2007) in Berlin lag das ersehnte Objekt, ein Triumph Tiger 120, ganz korrekt ein TR 6C aus dem Jahr 1971 mit 650 cm³ Hubraum, nicht neu, aber guter Zustand, Preisfrage top Secret, versteht sich. Endlich lag diese Rarität 1984 in der Werkstatt in Zittau oder stand sie neben dem Bett? Die Lösungsideen waren Hunderte Male überschlafen worden und das Bauen begann, um es vorweg zu nehmen, gefahren damit wurde 1987 nach über



2000 Arbeitsstunden am Meisterprojekt. Parallel zu dem Motorrad baute Klaus Hofmann eine weitgehend identische Maschine, bei verschiedenen Tätigkeiten ergänzte man sich. Im Vorfeld mussten erst einmal jede Menge Teile angefertigt wer-

den, das begann bei den Rädern. Westlicher Standard waren unterdessen Gussräder und Scheibenbremsen, Beschaffung oder auch Bezahlung war unmöglich. Selbst ist der Mann, Freund Ferenc aus Ungarn hatte Drähte in seine Heimat und ließ da die Bremszangen

Das Werk, die Kopie einer Triumph T 120, steht im Rohbau auf den Rädern

Ernst „Klacks“ Leverkus betrachtet sich mit Staunen den perfekt gelungenen Eigenbau





Ein Blick auf den Arbeitsplatz des „Maschinisten“ zeugt von geschmackvoller Eleganz

gießen, bei Avia in Prag wurden die Elektronräder gegossen, die Bremsscheiben wurden im Stahlwerk Olbersdorf gegossen und nun folgte die mechanische Bearbeitung.

Beim Rahmenbau wurde wieder eine Pannonia „geschlachtet“, das Steuerrohr mit den Gabelbrücken war der Anfang, die Grundkonzeption der Doppelschleifenrahmen war die einzige Alternative für den Rest, der gelernte Schweißer konnte alles selbst fertigen. Selbst die Kastenprofile für die Schwinge wurden in der eigenen Bastlerwerkstätte über Modelle aus Hartholz gekantet, Fertigprofile zu verwenden gingen an die Handwerkerlehre. An die MZ-Gabel mussten die Halterungen für die Bremszangen angeschweißt werden, das Problem entstand nach dem Schweißen, die Erwärmung mit ihren gewohnten Verzugerscheinungen hatte die Rohre deformiert, und es musste neu gebohrt werden, das geschah wieder in der Nacht in der Versuchsabteilung.

Die Sitzbank war ein Nachbau, dazu wurde der Kern einer MZ-Bank zugearbeitet, die Form musste ja mit dem Original identisch sein, die Bodenplatte wurde nach dem eigenen Rahmen entworfen und ein befreundeter Satt-

ler fertigte nach einem Original als Vorlage den Bezug a la Triumph. Die Tankanfertigung war ein „Piratenakt“, Heinz Stürmer (Top Speed 08/2007) hatte einen originalen Tank zwecks einer kleinen Instandsetzung hinterlegt und die pflüchtigen Schrauber nutzten die Gelegenheit um davon sofort ein Negativmodell aus GFP zu modellieren. Eine Neulackierung des Tanks war allerdings notwendig, nach anfänglichem Stirnrunzeln konnte der Besitzer darüber nicht mehr schimpfen. Die Seitendeckel spendete der Ebersbacher dann freiwillig zur Modellvorlage. Nun konnte eine Form für die Fertigung der Positivteile geschaffen, die ebenfalls auf der Basis Glasfasergewebe und Polyesterharz laminiert wurden. Das nächste Problem war die Beschaffung der Triumph Schriftzüge, was heißt Problem, die gab es ja eigentlich nicht für die Meister im Improvisieren. Gipsabdrücke von den Stürmerchen Originalen war die kleinste Übung und wieder musste in einer Gießerei während der Nachtschicht unter dem Motto „privat geht vor Export“ ein geheimer Sonderauftrag erledigt werden. Wer die entstandenen Sandgussprodukte schon einmal gesehen hat, kann ermaßen welche immensen handwerklichen Fer-

tigkeiten dazu gehören daraus „Originalteile“ entstehen zu lassen. Selbst ein Großteil der Armaturen wurde auf diese Art und Weise angefertigt, die Brems- und Kupplungshebel wurden aus Alu gegossen, ebenso die Blinkergehäuse, das Gehäuse für den Ölfilter, die Auspuffmutter, die Radnaben usw. Der Scheinwerfer kam vom Traktor ZT 300, Trabant und Wartburg spendeten Bremschläuche und -leitungen, die Bremsklötzer kamen vom Lada, der Tankverschluss vom Skoda, die Antriebskette vom Mähdröschler, Lenker, Federbeine, Bremskolben und mehr stammten aus Zschopau. Selbst die Instrumente waren von MZ, aber in einem stilvollen Halter mit Zündschloss und Signallampen integriert. Die Schutzbleche waren umgebaute Teile von AWO und S 50 aus Suhl. Die Liste ist zu lang um hier alles zu nennen, aber originell war die Idee, den Seitenständer aus einem 19er-Ringschlüssel umzufunktionieren, oder den Fuß-

Die neue 990 Super Duke. MADE TO TEST YOU!



Für den Fahrspaß und das Feeling, das die KTM 990 Superduke in Bewegung vermittelt, findest du kaum Worte. So wie KTM den Streetfighter neu erfunden hat, versuchst du neue Worte zu erfinden für das, was sich Kurve für Kurve unter dir abspielt. Ultrapräzise, radikal und agil zieht die KTM 990 Superduke durch die Kurven. Schnell, schneller, viel zu schnell fliegt die Landschaft vorbei. Du spürst die Straße, die Fliehkraft und die Lust nach mehr.

**Kommen Sie zu uns!
Wir beraten Sie gern!**

Paul-Gerhardt-Straße 12
01309 Dresden

Telefon (03 51) 3 36 00 16
Telefax (03 51) 3 36 00 17

www.mrz-ktm.de - info@mrz-ktm.de

MRZ
motorrad & roller zentrale

KTM



Auch im Wettbewerb hat sich die Maschine vorzüglich bewährt, hier bei einer Sprintprüfung am Lückendorfer Berg

bremshebel aus einer Fahrradgabel, genug der Aufzählungen. Aber ein handwerklich recht schwierig zu fertigender Teilekomplex war die Auspuffanlage. Natürlich wurden alle Teile selbst gefertigt, begonnen mit der Abwicklung der konischen Dämpferrohre mit wickeln und schweißen, die Innereien der Dämpfer wurden demontierbar eingebaut, die schwierige Aufgabe des Krümmerrohrebiegen wurde per Hand ausgeführt – mit Sand gefüllt, mit viel Geschick und auch Verstand erwärmt und gezogen. Genug der Aufzählung, das Motorrad war fertig und es stand da als Traum auf zwei Rädern, golden lackiert und schwarz abgesetzt mit sündhaft teurem Westlack auf der Tauschbasis 1:5, Westmark gegen „Aluchips“. Einfach toll – und die Zulassung, das „alte, aber krumme Ding“ vieler DDR-Edelschrauber, irgendein alter Kfz-Brief diente als Alibi und damit musste man die Behörde von der Richtigkeit überzeugen – auch hier hat es die Marke Ariel und das Gutachten eines befreundeten Edelschraubers, technische Abnahmen vollziehen zu dürfen,

geschafft, die Eigenbau Triumph auf die Straße zu bringen.

Der große „Klacks“ stand fassungslos vor der Maschine und fragte: „Wie habt ihr nur diese T 120 über die Grenze gebracht, die ist ja ladeneu?“ Noch fassungsloser war er, als er die reale Geschichte hörte. Seine Worte danach waren eindeutig: „Euch Leute aus dem Land der Mangelwaren kann man getrost mit einer Blechbüchse und einem rostigen Nagel auf einer einsamen Insel aussetzen, nach einiger Zeit habt ihr daraus ein neues Motorrad gebaut!“ Danke, lieber Ernst, für Deine Anerkennung,

In Heft 05/2008 soll eine einmalige Meisterleistung eines Edelschraubers aus der jüngsten Vergangenheit vorgestellt werden, Experten bezeichnen das Objekt als eine Sensation. Danach könnten die Motorrad-Erlebnisse von Ferenc Wajand, einem in der DDR lebenden Ungarn, vorgestellt werden und folgend ein paar sehenswerte Exponate aus der Jawa Schrauberszene im Raum Berlin.

ATC **SAT**
 Automobiltechnik - Center GmbH Motor für Autosport und Rennsport
Bei uns dreht sich alles ums Auto!

Fahrzeugtransport
 Lackierung
 Unfallinstandsetzung
 www.SAT-ATC.de

Schmidt/Stimpel
 Fabia RS TDI



3. Platz in der
 HJS Diesel Rallye Masters 2007

Wir wünschen dem Team alles Gute für die Saison 2008!

Unsere Serviceleistungen umfassen z. B.

- Fahrzeugtransporte
- Fahrzeugservice (AU und HU)
- Unfallinstandsetzung
- Fahrzeuglackierung
- Karosseriestyling
- Gebrauchtwagenaufbereitung

Am Schafteich 1 · 08371 Glauchau
 Tel. 03763 / 60870 · Fax 03763 / 608727

www.sat-atc.de