

# Die Geschichte eines englischen Caferacers über deutsch – deutsche Grenzen hinweg

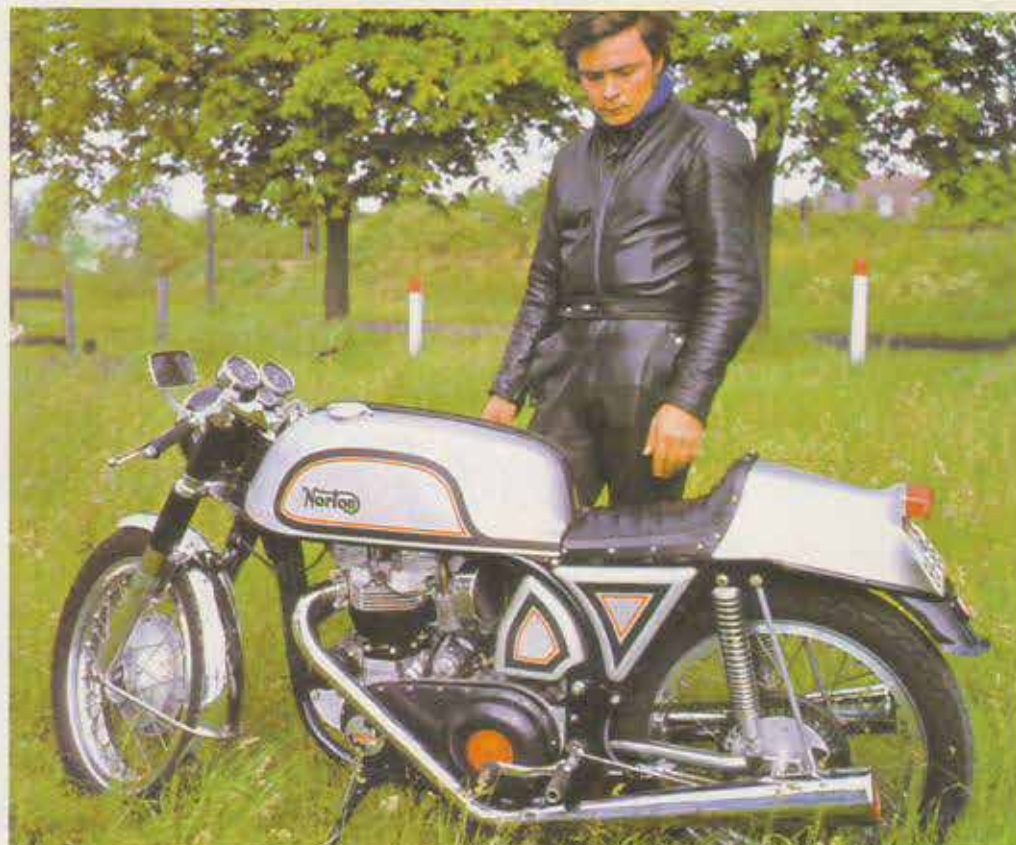


Eine Aufnahme von einem Treffen im böhmischen Land, sie entstand im letzten Jahr, bevor der „Edelschrauber“ der DDR den Rücken kehrte

In den Heften 1/2007 und 8/2007 wurde über ehemalige Rennmaschinen im Straßenverkehr der DDR sowie British Bike Umbauten berichtet, dabei auch über die Berliner Edelschrauber Knaack und Dr. Lippold. Nun wollten die Leser der Serie gern mehr über die „Lippoldsche Triton“ erfahren und das soll jetzt geschehen. Im Heft 7/2008 wurde über die Jawa Szene der DDR berichtet und da beginnt eine lebenslange Motorradfahrerfreundschaft zwischen den beiden Berlinern Günter Knaack und Hans Lippold. Der junge Physikstudent Lippold suchte etwa 1966 in der Jawa-Werkstatt von Eberhard Jung Hilfe für das defekte Getriebe seiner 3 1/2, dabei lernte er Günter Knaack kennen, das ist der Kna(a)ckpunkt unserer Geschichte, von da ab schrauben sie ein paar Jahre gemeinsam an ihren Jawas und später an den phantastischen British Bike Caferacern, bis sie aufgrund der politischen Verhältnisse in der DDR getrennt werden.

Die Jawas waren der Einstieg in das Motorradleben der beiden „Ladykiller“, denn, wie bekannt, machten sie Geschichte mit ihren England-Umbauten. Ebenso wie

Knaack, hatte Physiker Lippold das Glück, 1970 aus Sachsen eine verahlteste Norton Manx Rennmaschine mit Straßenzulassung zu erwerben. Aber bereits während der Überführungsfahrt zur heimatischen Garage kollabierte der alte Rennmotor und war eigentlich nur noch Schrott. Grenzüberschreitend konnte über illegale Kanäle ein regenerierungsfähiger Triumph Tiger-100-Motor aus den 50er-Jahren, bereits mit Aluzylindern bestückt, geschmuggelt werden. Den Motor aufgearbeitet und in das unterdessen überarbeitete Manx-Fahrwerk einzubauen, war eine gute Winterarbeit, beide, Günter wie auch Hans, hatten ja aufgrund glücklicher Umstände materiell die gleiche Ausgangsbasis. Aus dem Blickwinkel der beruflichen Qualifikationen konnten sie sich vorzüglich ergänzen, Lippold war bereits als Student nicht nur ein vorzüglicher Theoretiker, sondern auch ein vielseitiger Handwerker und Günter ein Perfektionist als Mechaniker auf dem Zweiradsektor.



Das Foto machte „Klacks“, als Dr. Lippold bereits Bundesbürger war. Beim genauen Betrachten des Kennzeichens ist noch die DDR-Nummer zu erkennen. Aufgrund der Laminierung wurde der Kettenkasten lackiert und konnte nicht poliert werden

Am Federbettrahmen der Manx musste außer den Befestigungs-laschen für den Motor nicht viel geändert werden. Günter Knaack setzte lediglich, wie auch an sei-

nem Manx-Rahmen, vom Steuerrohr zum nach unten führendem Rohrpaar Versteifungsbleche á la Norton Dominator ein, was eigentlich nur moralische Wirkung

hatte, denn an den im härtesten Renneinsatz bewährten Manx-Rahmen aus hochwertigem Reynolds-Stahlrohr gab es, abgesehen vom Gespannbetrieb, keine Schwachpunkte. Die kurze Roadholder der Manx wurde gegen eine Gabel der Norton ES 2 ersetzt. Die vordere, originale Kohnsabe bekam eine Ankerplatte Marke Eigenbau spendiert. Der Tank erhielt einen etwas erhöhten Ansatz am hinteren Teil, um darunter die Batterie für das elektrische Bordnetz zu verbergen. Schutzbleche wurden aus ehemaligen Reserveradabdeckungen der DKW-Meisterklassemodelle umfunktioniert, ebenso der Scheinwerfer. Von Borrani stammen die formschönen 19" Hochschulterfelgen. Das nach einem Dunstalprodukt gefertigte Heckteil entsprach dem persönlichen Geschmack von Dr. Lippold, Günter Knaack wählte für den Umbau seiner Sitzbank die aktuelle Linie der britischen Caferacer. Das Design der Seitenabdeckungen stammt aus Knaacks Laminierlabor, den Tank und das Heckteil laminierte der Doktor selbst, auch die Modelle dafür waren eigene Produkte. Günter hatte inzwischen seine Triton mit

einem Bonneville-Motor aufgerüstet, und dem wollte der unterdessen promovierte Physiker nahe-ferm.

Ein Onkel schmuggelte über den Transitweg Fragmente eines 650 cm<sup>3</sup>-Bonneville T 120 Motors in die DDR ein, andere Verwandte (die aus Altersgründen reisen durften) brachten benötigte Einzelteile aus West-Berlin mit, und so wurde der Motor komplettiert. Es ist einfacher geschrieben als realisiert, ein paar Ergänzungen dazu müssen schon genannt werden. Die Ausgangsbasis war das Steuergehäuse eines antikierten T-100-Motor und das Kurbelgehäuse stammt vom genannten T-120-Motor. Zylinder mit Köpfen und der komplette Kurbeltrieb mit Nockenwellen sowie der Ventilbetätigung wurden aufgearbeitet und verbessert. Besonderes Augenmerk legte der Perfektionist auf die Nachfertigung neuer Ventile, dazu wurden Rohlinge der tschechischen Firma ESO besorgt, deshalb konnte er die Ventilteller auf jeweils zwei mm im Durchmesser vergrößern, somit mussten auch die Ein- und Auslasskanäle erweitert sowie die Ventilsitze erneuert werden, die Feinstbearbeitung bis zum per-



*So hätte es aussehen können, als Dr. Lippold 1976 seine illegale Ausreise nach West-Berlin inszenierte oder war es auch die Abschiedsfahrt zu guten Freunden*



fechten Hochglanz aller Teile gehörten dazu. Für die Fertigung der Ventilführungen verwendeten zu jener Zeit die Edelschrauber die Grauguss-Rohlinge der Ventilführungen des LKW LO. Am Steuergehäuse wurde ein Öl-druckgeber angebaut, um am Instrumententeil die Kontrolle für die Motorschmierung im Blickfeld zu haben. Ebenfalls am Steuergehäusedeckel wurde eine Aufnahme für den Drehzahlmesser angebracht, der von der dahinter liegenden Auslassnockenwelle betätigt wurde. Die Anzeige für Drehzahl und Geschwindigkeit erfolgte mittels Instrumenten der Firma Smith, Insider können sich denken, dass diese natürlich aus der unterdessen raren Serie der Chronometric stammten, die auch über die Grenze geschmuggelt wurden. „Beatmet“ wurde der Motor der „Bonnie“ von zwei Vergasern Amal der Serie Monoblock mit 30 mm Durchlass. Die gelungene Abgasrohrführung einschließlich der schlanken Megaphone mit „etwas Dämpferinhalt“ waren Eigenfertigung der beiden Idealisten. Die Leistung des Motors dürfte nach den gemessenen Fahrleistungen umgerechnet bei mindestens 60 PS gelegen haben.

Auf der Autobahn wurde bei lang liegendem Fahrer ein Top Speed von über 200 km/h bei 7.200 Umdrehungen der Kurbelwelle erreicht, das war eine ganze Menge Zeug. Dazu trug nicht nur die Feinbearbeitung der inneren Motorteile bei, die perfekt funktionierende elektronische Zündung des Doktors aus dem hauseigenem Versuchslabor war mit dem alten Magneten von Lucas nicht mehr zu vergleichen und sorgte für eine optimale Verbrennung. Das AMC-Getriebe hatte sich über Jahre bewährt und kam weiter zur Verwendung, jedoch wurden die „Innereien“ total überarbeitet. Der erste und zweite Gang der für die Bonneville original konzipiert war, wurde beibehalten, aber für den dritten und vierten Gang wählte er die längeren Übersetzungsstufen aus dem Manx-Getriebe. Die bewährte Trockenkupplung der alten Manx wurde montiert, lediglich lief diese jetzt im Ölbad in einem völlig neu entwickelten Primärkettenkasten. Dazu bedarf es einiger Bemerkungen, dieser Kettenkasten war einer der besten, der evtl. jemals an einem englischen Edelbike angebaut wurde, denn der war tatsächlich



Das ist die Maschine heute, Günter Knaack hat sie weitgehend auf englische Originalität eines Norton-Triumph-Zwitters zurückgerüstet und erfreut damit die Fachwelt und sich natürlich ganz besonders dabei

dicht. Auf einer massiven Grundplatte aus Duraluminium gestaltete sich Lippold die äußeren Konturen aus gut formbarem Streckmetall, der Verbund zum Basisflansch sowie die endgültige Form entstand durch das Laminieren mittels Glasfasergewebe und Polyesterharz. Die exakte Bearbeitung der Grundflächen der beiden Verwindungssteifen, Hauptteile und die Verbindung mittels Innensechskantschrauben sorgte für die schon genannte Dichtigkeit. Um die Sekundärkette nachzuspannen musste der Primärkasten nicht geöffnet werden, ein Wellendichtring war auf einer verschiebbaren Platte montiert und gewährte die absolute Dichtigkeit zur Getriebeseite.

Wo auch immer dann die beiden „Edelschrauber“ mit ihren Exoten auftauchten, wurden die Prachtstücke bewundert, bei Lippold sprach man unterdessen nur noch vom Doktor. Aber bald sollte sich es für ihn in der DDR ausgedoktort haben. Der Westen lockte mit all seinem vielfältigen Konsumreichtum, und er bereitete seine Republikflucht gut vor. Zuerst musste seine Sammlung Mo-

torradoldtimer geschickt über die Grenze gebracht werden, denn sie sollten das finanzielle Startkapital sichern. Job war kein Problem, der Wissenschaftler brachte schließlich eigene patentfreie Entwicklungen auf dem Elektroniksektor mit, wie z.B. seine elektronische Zündanlage PEL, die er in der Triton erprobt hatte. 1976 war es soweit, und die Flucht aus der DDR gelang mit Familie nach Westberlin. Dort sorgte Dr. Lippold auch für Aufmerksamkeit mit seiner Triton, die persönlichen Gedanken dazu vermittelte der große „Klacks“ dem Autor der Zeilen selbst.

Mit dem Mauerfall waren die Freunde wieder vereint, Dr. Lippold wollte seine berufliche Karriere in den USA fortsetzen und wanderte nach dem Jahr 2000 nach Florida aus. Der Abschied war wieder für die Freunde programmiert, als Trostpflaster (käuflich) blieb aber die Triton bei Freund Knaack in der Bundesrepublik Deutschland. Günter baute sie sich zum Hobbyracer um und fährt nun fleißig damit bei Oldtimerveranstaltungen.

Safe riding!

# 31. AUGUST 2008

## START: 13.00 UHR



DMSB



# SCHWEDT

## INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT SEITENWAGEN MOTOCROSS

