

# „Edelschrauber“ Harald Götz

## und sein uriger, anhaltinischer „Eintopf“



*Das Bild zeigt die Maschine mit vielen gut erkennbaren Details in ihrer ganzen Schönheit*

als legaler Umbau westlich der Elbe. Seine guten Beziehungen zu den Gespanncrossern Gebrüder Walter und Eberhard Dietrich (DDR Meister 1985 und 1986), von denen er mit raren Teilen unterstützt wurde, verhalfen ihm, seine Eigenbauten zu realisieren. Nach der Molotow baute er sich eine Maschine mit einem Werks GS Motor von CZ im Geländesportfahrwerk von MZ, eine Rarität, die noch nicht einmal von den Spitzensportlern der DDR eingesetzt wurde. Eine schlimme Erinnerung verbindet sich mit der Maschine: ein Geländeunfall, bei dem er sich drei Wirbel gebrochen hatte.

Eine „Münch-Mammut“ nachzubauen beendet er noch im Anfangsstadium, bereits beim Umbau des NSU TTS-Motors erschien ihm „der Klumpen“ zu kolossal.

Von 1985 bis 1986 entstand die im Folgenden vorgestellte Maschine, ein bisschen erinnert sie an die Yamaha SR 500. Durch die Brüder Dietrich kam er in den Besitz von Jawa (ESO) Bahnsportmotoren. Die von Jaroslav Simandl entwickelten Motoren waren das Non-Plus-Ultra im internationalen Bahnsport. Die berühmte 500 cm<sup>3</sup> Motorenreihe unter der Bezeichnung DT 890 und folgende schreibt noch heute Weltmeistergeschichte. Sie alle basieren auf dem Urmotorell, stehender Einzylinder-Viertakt-

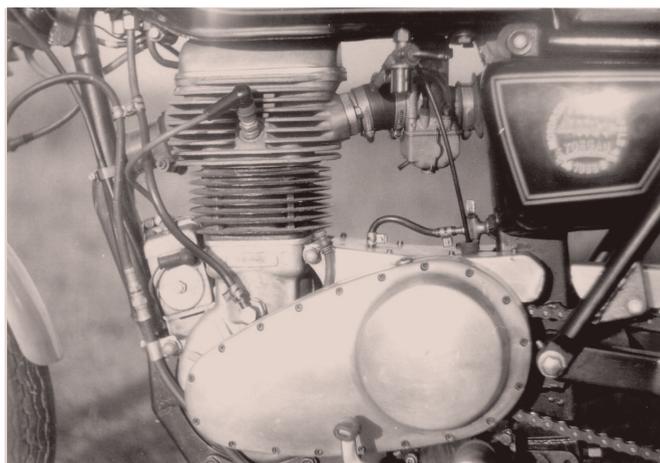
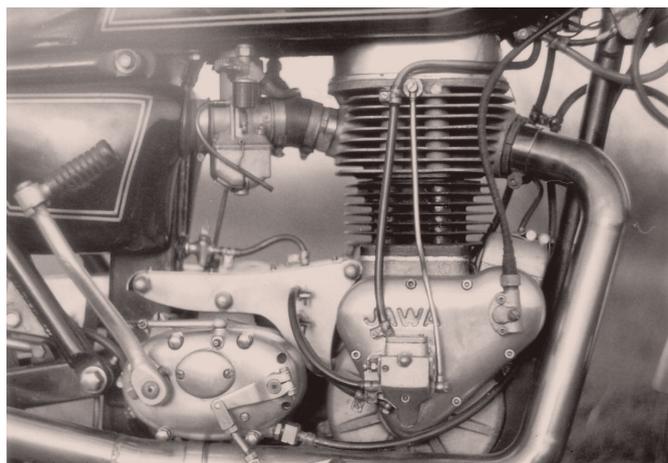
Eine der Schrauberhochburgen der ehemaligen DDR liegt in Sachsen-Anhalt, in Schönebeck und Umgebung. Da lebt auch Harald Götz, in Welsleben. Der heute 56-jährige hat seit früher Jugend sein Herz für das außergewöhnliche Motorrad entdeckt. Er erlernte den Beruf des Zerspannungsfacharbeiters, später arbeitete er als Metallhandwerker im Musterbau im Die-

selmotorenwerk von Schönebeck. Hier hatte er Zugang zu den Spezialmaschinen, evtl. auch mitunter zu edleren Halbzeugen, um seine Wünsche als Schrauber zu erfüllen. In den großen VEB-Werken waren in Musterbauabteilungen, meistens mit angegliederter Forschung, die besten Spezialisten tätig, dass ideale Umfeld für „Edelschrauber“.

Sein Erstlingswerk war eine AWO Sport mit dem seltenen Doppelnocken-Werksrennmotor. Dem folgte eine „Molotow-BMW-Zündapp-Götz“, ein gelungener Eigenbau mit „Unterstützung“ der sowjetischen Besitzer der Garnison Schönebeck, denen er die AWOs reparierte. Dafür besorgten diese ihm im „sozialistischen“ Austausch Motoren von Molotow, aber das ist eine extra Geschichte. Die Maschine läuft noch heute

*links: Gut erkennbar ist die gesamte Antriebseinheit mit dem JAWA-ESO-Motor, dem Getriebe, an dem sich vorn der Antrieb zur Tachowelle befindet, aber auch der Auspuffkrümmer mit gewaltigen 50 mm Durchmesser ist beachtlich*

*rechts: Die Ansicht der Antriebsseite zeigt den gelungenen Primärkettenkasten und Einzelheiten der Rahmenkonstruktion*



Motor mit 500 cm<sup>3</sup> Hubraum und 50 PS Leistung, allerdings unterdessen mit einer Vielzahl von Modifikationen. So ein Exemplar nannte nun Harald Götz sein Eigentum, es war der für das Eisspeedway vorgesehene Stoßstangenmotor, den er erst nach einem Radikalumbau als einsatzfähig im Straßenverkehr betrachtete. Mehr Leistung wollte er haben. Der Kurzhuber wurde nach dem Umbau der Kurbelwelle und mittels einem Zwischenring von 6 mm Dicke unter dem Zylinder zum Langhuber mit erhöhter Leistung umgebaut. Aus 620 cm<sup>3</sup> Hubraum (Hub/Bohrung = 99/88) bei 8.000 Umdrehungen der Kurbelwelle produzierte er etwa 58 PS – ein echter „Dampfhammer“ für beherzten Zugriff am Gas. Logisch, dass auch das Verdichtungsverhältnis des Methanolmotors auf 10:1 reduziert wurde, um mit normalloktanigen Kraftstoffen touren zu können. Beim Getriebe fiel die Auswahl auf – oder besser bot sich – ein britisches AMC an, es hatte bisher in einer BSA seinen Dienst verrichtet. Die Kupplung wurde ein kompletter Eigenbau, der Korb nach eigenem Entwurf selbst gefertigt, die Reibscheiben, elf Stück an der Zahl mit einer Gesamtpaketbreite von nur 15 mm, stammen aus zwei elektromagnetischen Kupplungen von Drehmaschinen. Das Schließen der Kupplung realisierte er über sechs Einzelfedern. Der Antrieb des Primärantriebs erfolgte mittels einer einfachen Gliederkette 1/2x1/4“ und wurde in einem formschönen, handgearbeiteten Gehäuse aus Aluminium verkleidet.

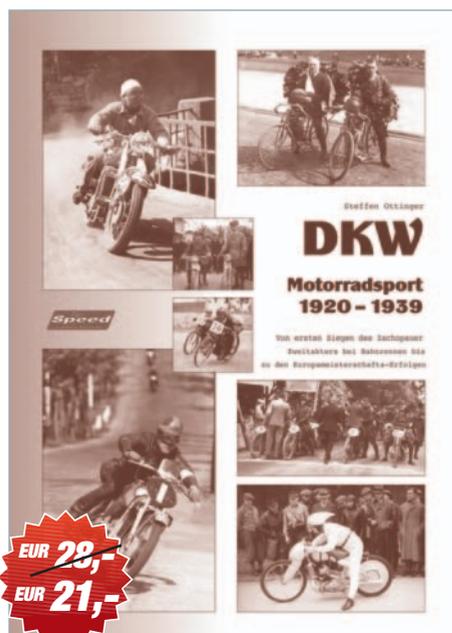
Vor dem Motor war der Rennmagnet installiert und wurde mittels Stirnzahnräder angetrieben. Auf eine Lichtmaschine verzichtete er (heute undenkbar), für den Betrieb der Blinker, Stopplicht und Scheinwerfer für kleine Nachtfahrten war die Kapazität einer Bordbatterie ausreichend. Interessant war die Komplettierung der original vorhandenen Ölpumpe, am rechten Motorgehäuse außenliegend. Im Sportbetrieb wurde kein Öl zurückgepumpt – per „uralter Verlustschmierung“ wurde das Öl in die Luft gepustet. Um das Öl in das Reservoir zurück zu fördern, konstruierte und integrierte Harald eine zusätzliche Zahnradpumpe. Diese förderte das Öl zurück in das als „oil in frame“ ausgelegte Zentralrohr des Rahmens. Von da zum Motor war in die Saugleitung ein Absperrventil eingebaut. Auf die Frage nach der Kontrollierbarkeit

ob vor dem Motorstart auch geöffnet wurde, meinte der Schrauber, nein, das darf man eben nicht vergessen, das merkt man dann schon. Aber Spaß beiseite, am oberen Deckel der Pumpe befindet sich ein Schauglas zur Kontrolle der Ölförderung – jedoch – man muss auch hinsehen. Die Antriebseinheit war fertig, nun konnte sich der Meister dem Fahrgestell widmen. Aus DDR-Produktion wurden vorerst 18“-Felgen und Bereifung gewählt. Zu einem Glücksumstand wurde spä-

ter der Kontakt zu „MO“-Redakteur Michael Schöttner in Stuttgart. Der Genannte war bekanntlich Mitbegründer der „SoS“ Rennserie und Guru der Single-Szene schlechthin. Irgendwie hatte er Kunde von dem fertigen Unikat erhalten und berichtete darüber im „MO“-Magazin. Als Dank dafür spendete er für Harald einen Satz wunderschöner 18“-Hochschulterfelgen incl. passender Pirellis. Leider kam der talentierte junge Mann im Juni 1990 bei einem Motorradunfall tragisch

ums Leben. Die Gabel sollte ein Eigenbau werden, ebenso der Rahmen, bei den Federbeinen konnte Harald Götz auf einen Satz englischer Göttings zurückgreifen, deren Federn er freilegte. Für die Gabel nutzte er die Tauchrohre einer CZ-GS, die Standrohre fertigte er aus Duraluminium selbst an. Die Gabelbrillen waren umgearbeitete Teile von MZ aus geschmiedetem Alu von den Geländesportmodellen. Das mit den Rahmenrohren verschweißte Steuerrohr drehte er aus Stahl, die

DKW



### Motorradport 1920 – 1939

In diesem Buch werden chronologisch die DKW-Motorradport-Erfolge vom ersten Sieg im Jahr 1920 bis zum letzten großen Triumph vor dem zweiten Weltkrieg dargestellt.

Die wichtigsten Wettbewerbe auf der Straße, die Berg- und Bahnrennen, die Zuverlässigkeits- und Geländefahrten sind darin aufgeführt. Da die Zschopauer Zweitakter in dieser Epoche das Rennsgeschehen entscheidend mitbestimmten, umfasst es gleichzeitig die gesamte Geschichte des deutschen Motorradports zwischen den beiden Weltkriegen.

Es gab fatale Pannen, Fahrer vergaßen zu Tanken, fuhren vor Aufregung von der Box aus in die falsche Richtung weiter und Stürze mit schrecklichem Ausgang. Auf die größten „Helden“ wird in kurzer biografischer Form oder durch Episoden am Rande besonders eingegangen – und das waren nicht nur Geiss, Kluge und Winkler.

Der Autor Steffen Ottinger, im Chemnitzer „Rennfahrerdorf“ Adelsberg, unweit von Zschopau geboren, hat nach seinem Erstlingswerk „Rund um Zschopau“ Die Geschichte einer Motorradgeländefahrt – nun zwei Jahrzehnte des DKW-Motorradports in genauso akribischer Art und Weise recherchiert und dokumentiert.

**Das Buch ist ab Herbst 2009 zum Preis von 28,- Euro erhältlich.**

**Beachten Sie unseren Aktionspreis!**  
(siehe Karte unten!)

Hiermit bestelle ich bis 31.08.09: (Datum siehe Poststempel)	Stück	Euro
Buch <b>AKTIONSPREIS</b> „DKW – Motorradport 1920 – 1939“	_____ x	21,- <del>28,-</del>
Versandkosten (innerhalb Deutschland)		7,-
Gesamtsumme (inkl. MwSt.)	_____	_____

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_ Telefon tagsüber \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_

Lastschrift-Einzugsermächtigung für Deutschland: Hiermit ermächtige ich die HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, die aufgeführte Gesamtsumme von nachfolgendem Konto abzubuchen:

Konto-Nummer \_\_\_\_\_ BLZ \_\_\_\_\_

Kreditinstitut \_\_\_\_\_

Datum / Unterschrift Kontoinhaber \_\_\_\_\_

Nach Zahlungseingang erfolgt die Auslieferung per Postweg.

Porto bezahlt Empfänger
-------------------------------

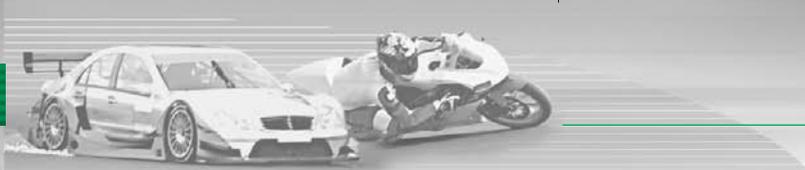
## ANTWORT

**HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG**  
**Redaktionsbüro „Top Speed“**  
**Kennwort: „DKW“**

**Schenkenberg 40**  
**D-09125 Chemnitz**

Bei einer schriftlichen Bestellung mit dieser Karte bis zum 31.08.2009 erhalten Sie einen **Rabatt von 7,- €** auf den Verkaufspreis von 28,- €.

**www.top-speed.info**



**Allein ein Meisterstück ist die angefertigte Gabel mit der Bremsanlage**

Rahmendreieck verhalten der Maschine zu einem schlanken Erscheinungsbild. Es ist kaum zu glauben, aber der Tank entstand aus dem „Tankklumpen“ einer „Molotow“. Für die Seitenkästen in denen sich Luftfilter, Batterie und Teile der Elektrik verbergen, fertigte er Modelle, um die Endprodukte selbst in bekannter Art und Weise mit Glasfaser und Polyesterharz selbst zu laminieren. Die Anzeiginstrumente stammten ursprünglich von AWO, auch der Drehzahlmesser entstand aus dem AWO-Tacho,

im formschönen Halter und aus Alu gedrehten Gehäusen waren sie über dem Scheinwerfer vom Traktor „ZT 300“ an der oberen Gabelbrücke befestigt. Der hintere Kotflügel ist ein umgearbeitetes Teil von MZ TS, und der schlanke Vorderkotflügel ist feinste Handblechernerarbeit aus

Lagerung realisierte er mit modernen Kegelrollenlagern und konnte somit das Gabelspiel präzise einstellen. Die Naben fertigte er für beide Räder ebenfalls selbst aus Dural und dazu gleich auch die Speichen aus Edelstahl. Komplizierter wurde die Fertigung der Bremsanlage, das Zeitalter der Scheibenbremsen war angebrochen, und nur derartige kamen für den Profi des Metallhandwerkes in Frage. Die Scheiben entstanden aus Werkzeugstahl, für das Hinterrad nutzte er einen modifizierten Bremssattel von MZ-Brembo, vom gleichen Produkt verwendete er ebenso die Hydraulikpumpen für vorn und hinten. Schwieriger, aber perfekt gestaltete sich die Fertigung der Bremssättel für das Vorderrad. Auch diese wurden aus einer Aluminiumlegierung mit den notwendigen Festigkeitswerten hergestellt. Als Bremskolben griff er auf die Produkte des Skoda S 100 zurück, somit verfügte jeder Sattel über zwei paar Doppelkolben mit 46 mm Durchmesser und diese sorgten für ausreichend Verzögerung. Der Rahmen war ein kompletter Eigenbau. Ähnlichkeiten zu MZ und auch zu den britischen Matchless/ASJ Teile waren vorhanden. Die Einzelstücke wurden in der Kombination Schweiß- und Schraubverbindungen vereint, eine stabile Kastenschwinge führte das Hinterrad.

Ein wohlgeformter Tank und schöne Seitenverkleidungen im

Aluminium. Zum Krimi gestaltete sich auch für Harald wieder die Zulassung, nach dem Motto „Vorsicht ist die Mutter der „Porzellankiste“ ging er das Vorhaben sehr früh an, so früh, dass das Motorrad noch nicht einmal fertig war. Kurz ein paar Bemerkungen dazu, mit einem fingierten Kennzeichen und einen alten Ariel Square Four-Brief erschien er bei der Zulassungsstelle des VPKA, und da saß – oje – eine übergewissenhafte Polizistin. Sie meinte, so geht das nicht, kommen sie in 14 Tagen mit dem Motorrad wieder, und wir werden sehen. Als die Maschine fertig war, kam Harald wieder und – die strenge Dame war nicht da – dafür ein Polizist mit dem man reden konnte. Die Zulassungsprozedur ging ohne Probleme über die Bühne, und somit war der Eigenbau auch vor dem Gesetz legalisiert, und es konnte mit den Fahrfreuden beginnen. Das sind Geschichten aus dem Leben, und sie sollen der Nachwelt erhalten bleiben.

Endlich war es soweit, im Sommer 1986 wurde der „Donnerbolzen“ erstmalig zum Leben erweckt, mit sonorer Stimme aus über 600 cm<sup>3</sup> Hubraum tönte der Motor seine Kraft in die Atmosphäre hinaus. Ein beherzter Tritt auf den bewusst lang ausgelegten Kickstarter war schon notwendig um den Motor zum Laufen zu

bringen, nichts für Hampelmänner. Erinnerungen an die stark entwickelten Waden an den rechten Beinen britischer Biker kamen dabei auf. Aber auch am Hinterrad waren die fast 60 PS zu spüren. Bei Vergleichen konnte Harald zum Erstaunen einiger Konkurrenten davon dösen, für eine Yamaha XS 650 z.B. gab es erheblich das Nachsehen. Mit der Wende 1990 gab es erst einmal notwendige Dinge zu erledigen, als am Motorrad zu schrauben. Verschiedene Umstände trugen 1992 zum Verkauf der Maschine bei. Das gute Stück wechselte den Besitzer und ging nach Frankfurt am Main. Dann hat sich die Spur verloren. Falls ein Leser über den Verbleib der Maschine Auskunft erteilen kann, würde Harald Götz sich freuen. Danach ging es bald ganz flott weiter, und Harald entdeckte seine neue Liebe – oder besser konnte sich ihr jetzt widmen – den mächtigen Six von Honda und Kawasaki. Mit Freund Detlef Bock schafften sie sich einen beachtlichen Fuhrpark dieser Boliden an, geschraubt wurde und wird bis zu patentreifen Entwicklungen, aber das steht auf einem anderen Blatt, und der Leser wird später noch darüber informiert. Im nächsten Heft lernen wir einen interessanten BMW-Eigenbau von Klaus Hultsch aus der Oberlausitz kennen.



**Links auf dem Bild Harald Götz mit einer Kawasaki Z 1300 und daneben sein Freund „Keule“ Detlef Bock auf einer Honda CBX anlässlich des Motorradfahrertreffens in Zittau**