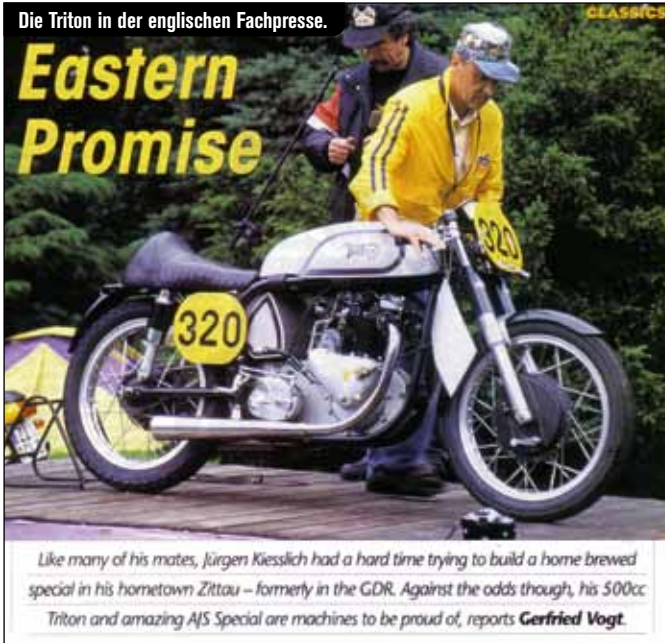


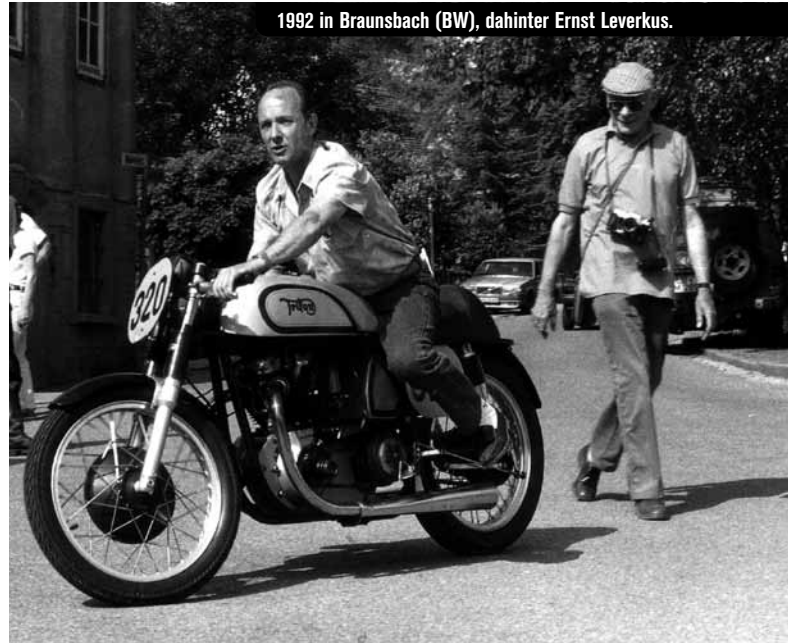
Die Triton in der englischen Fachpresse.

Eastern Promise



Like many of his mates, Jürgen Kiesslich had a hard time trying to build a home brewed special in his hometown Zittau – formerly in the GDR. Against the odds though, his 500cc Triton and amazing AIS Special are machines to be proud of, reports **Gerfried Vogt**.

1992 in Braunsbach (BW), dahinter Ernst Leverkus.



Englische „Zwitter“ in der DDR

Wie unerfüllte Wünsche realisiert wurden Text: Jürgen Kiesslich | Fotos: Jürgen Kiesslich (4), Jürgen Kiesslich Archiv (3)

Wenig später als in England war die Kunde der britischen Motorradkulturszene mit ihren unvergessenen Cafe Racern über die Bundesrepublik, trotz stark abgeschotteter Grenzen, auch bis in die DDR gelangt. Berliner Motorradfreaks waren da etwas näher am Ball als ihre Kollegen in der „Provinz“ draußen, wie das gerne so bezeichnet wurde, denn Kontakte nach drüben waren hier leichter zu organisieren. Der Leser wird sich entsinnen, dass da bei Günter Knaack und Dr.

Hans Lippold (TS 09/2008) etwa 1970 schon tolle Exponate für Furore sorgten. Die beiden „Edelschrauber“ hatten ja das große Glück, dass sie zwei aus der Gruppe der neun namentlich bekannten Besitzer waren, welche auf umgebauten Norton „Manx“ den Straßenverkehr der DDR bereicherten. Auch die darauf folgenden Tritons der beiden wurden bereits vorgestellt, hatten sie doch den großen Vorteil, über die wesentlichen Baugruppen von Norton und Triumph aus eigenem Besitz verfügen zu können, um ihre Träume zu realisieren.

Was macht aber jener Liebhaber, der nicht über diese materielle Basis verfügt? Ganz einfach – selbst ist der Mann. Wie lautete doch der sinnige Spruch in abgewandelter Form: Wer Motorräder nachbaut oder nachgebaute Motorräder in Umlauf bringt, der ist ein ... na, was denn? Sagen wir es einfach – er ist ein DDR-Bürger.

Allerdings benötigte er dazu außer vorzüglichen Eigenschaften und Kenntnissen auch ein paar Beziehungen, um sein Ziel zu erreichen. Er sollte über ingenieurtechnische Kenntnisse verfügen, denn ohne diese kann man sich kein Motorrad selbst bauen, Berechnungen und notwendige Konstruktionsentwürfe gehen so einem Vorha-

ben voraus. Er muss überdurchschnittliche Fähigkeiten auf der ganzen breiten Palette der Metallbearbeitung besitzen, drehen, fräsen, bohren, feilen, etc., Kenntnisse in der Blechbearbeitung und möglichst auch einen qualifizierten Schweißpass besitzen. Ohne Beziehungen in einem fundierten Freundeskreis, um Materialien, Halbzeuge und auch bestimmte Einzelteile zu beschaffen oder Sattler, Verchromer, Lackierer oder gar eine Gießerei zu finden, ging nichts. Der Besitzer dieses hier vorgestellten Motorrades hatte in seiner Garage einen Motor der legendären Triumph Tiger 100 aus dem Jahr 1939 stehen und erfreute sich

an dessen Anblick. Dann kam die Initialzündung in Form der Idee, diesen Motor in ein Fahrwerk der Norton „Manx“ zu hängen. Leider hatte er kein solches Fahrwerk, aber er hatte aufgrund langjähriger Schrauberambitionen im Straßenrennsport Erfahrungen im Fahrgestellbau. Ergo, selbst ist der Mann. Eigenbau lautete die Devise, er stellte sich auf Einmannarbeit ein, da eine Teamarbeit nicht funktionierte. Es begann mit Notizen und Aufstellung von Materiallisten – intensive Nachforschungen, um am Original fotografieren, messen und konstruieren zu können, waren äußerst wichtig und Lösungswege zur Fertigung einzelner Teile auszutüfteln.

Buch

Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info

Die hintere Konusnabe und das „Jampot“-Federbein.



Ganz wichtig waren die Materialbeschaffung sowie das Suchen und Planen von Möglichkeiten und Terminen für Fremdarbeiten. Alles musste parallel und optimal koordiniert werden, denn die Bauzeit sollte in eigener Feierabendarbeit maximal acht Monate bis zum ersten Start betragen. Das Grundkonzept lautete: Bau einer Triton, vorerst zum Einsatz als Rennmaschine im historischen Rennsport und spätere Umrüstung für den Fahrspaß im Straßenverkehr.

Aufwändig gestalteten sich die Zeichnungen für die relativ komplizierten Naben; die Maße konnten von einem Original übernommen werden. Beim gesamten Fahrwerk wurde äußerlich sehr viel Wert auf Originalität gelegt. Die Innereien wurden den vorhandenen Materialien und Teilen angepasst. Nach der Fertigstellung der Zeichnungen wurden die Skizzen für die Gussmodelle der Naben erarbeitet. Die Gestaltung der Modelle aus Holz wurden nach Absprachen mit den Spezialisten in der Gießerei getätigt. Schrumpfmaße, Lackoberflächen und bestimmte Winkel, um die Rohlinge günstig aus den Formen zu lösen, wurden vom Gießer vorgegeben. Das Gießen aus Aluminium erfolgte in einer Spezialfirma aufgrund von Beziehungen zu einem vertretbaren Preis. Das Drehen der Rohlinge übernahm ein Sportkollege als Ausgleich für die gelieferten Zeichnungen. In die Vorderradnabe wurde ein Gussring aus der Bremsstrommel des Trabants gefertigt, eingeschrumpft und mit Schrauben gesichert. Auch die vordere Bremsankerplatte wurde aus Alu gefertigt und mit den Bremsbacken und Mechanismen vom Trabant in Simplexausführung bestückt. Die Radlager mit Steckachse wurden von MZ verarbeitet. Für die hintere Nabe fanden ein aus dem Trommelkörper gelöster Gussring der MZ-Bremse sowie deren Backen und Teile Verwendung. Die hintere Bremsankerplatte wurde wie beim Original aus Stahl gefertigt und mit der außenliegenden Bremsbetätigung versehen. Echte Probleme bereitete die Beschaffung von 19"-Hochschulterfelgen mit Punzungen für 40 Speichen; solche Dinge waren ja in der DDR nicht erreichbar. Heute bietet jeder Motorradteileversand alle benötigten Teile bis zur edelsten Ausführung im Katalog an. Aber evtl. machte gerade dieses Problem den Selbstbau so wirklich spannend, und die Krönung war, das fertige

Werk zu präsentieren, im Bewusstsein alles weitestgehend selbst geschaffen zu haben.

Eine gebrauchte Felge, allerdings für 36 Speichen für das Hinterrad, stand noch ungenutzt, aber mit Gebrauchsspuren, herum. Als Retter in der Not erwies sich der damalige Rennfahrer Eberhard Hellwig und schenkte als Unterstützung für den Eigenbau eine gut erhaltene Felge seiner Rennmaschine für das Vorderrad. Diese beiden 36-Loch-Felgen stellten den einzigen Stilbruch am entstehenden Federbettfahrwerk dar. Das Problem der passenden Speichen wurde in Form von Schweißelektroden für V4A-Stahl gefunden. Die Mühen deren Umarbeitung können hier nicht geschildert werden. Die Teilung für die Bohrungen der Speichenlöcher an den Naben musste neu ermittelt werden, aber letztlich standen ein paar bildschöne Räder in der Garage. Selbstredend wurde das Einspeichen und Zentrieren selbst getätigt.

Die benötigte kurze Roadholdergabel sollte nicht das Problem darstellen, eine neue MZ-Gabel wurde total umgearbeitet. Ihre gesamten Außenkonturen entsprachen danach dem Nortonoriginal, die innere Funktion sowie die veränderten Stand- und Gleitrohre funktionierten bestens.

Auf den Bildern ist deutlich zu erkennen, dass einige Teile völlig neu gefertigt werden mussten. Das Steuerrohr spendierte dazu passend ebenfalls eine MZ, und die obere Gabelbrücke ist ein umgearbeitetes Produkt von Pannonia. Für die Hinterradfederung wollte der Erbauer keine Girlingfederbeine nachfertigen, sondern die dicken „Jampots“, wie sie an der Matchless G45 verwendet wurden, kopieren. Der gesamte äußere Aufbau ist eine Nachfertigung, und im Inneren arbeiten die MZ-Teile perfekt. Die Schwinge für die Hinterradführung sollte auch nicht wie von der käuflichen Manx gestaltet werden. An der Werksmaschine von Geoff Duke wurden 1953 speziell konische Schwingenrohre gefertigt, genau diese Rohre entstanden in Handarbeit für die Replika. Von MZ wurde die Gleitlagerung der Schwinge übernommen. Die Räder konnten in ihren Aufnahmen bereits geführt werden, und es ging an die Konstruktion des Rahmens. Die Hauptmaße und Winkel waren bekannt für die Zeichnung. Fehlende Maße wurden von guten Fotoauf-



Frei liegende Kupplung und äußere Bremsbetätigung.

nahmen, nachdem das Größenverhältnis errechnet wurde, über Verhältnisgleichungen nach bekannten Maßen als Grundlage berechnet – und das funktionierte. Jetzt wurde eine Lehre für den Rahmen angefertigt, um die Einzelteile einzupassen und für das Schweißen zu heften. Es stand nicht das originale Reynoldsrohr zur Verfügung, aber normales Stahlrohr mit der Güte St 50 war beschaffbar – und los ging es. Die Rohre wurden mittels Sandfüllung in Handarbeit selbst gebogen und autogen verschweißt, ein anderes Schweißverfahren stand für Heimwerkerbedingungen nicht zur Verfügung. Der große Nachteil war nach dem Abkühlen des Rahmens zu erwarten, und es bestätigte sich ein erheblicher Verzug. Der Rahmen wurde auf eine massive Richtplatte gespannt und mittels Wärme manuell gerichtet. Jetzt stand die angehende Rennmaschine erstmalig auf Rädern. Nun hieß es, den Motor und das Burmangetriebe einzupassen und die

Halte- und Verbindungsplatten anzufertigen. Lenkerstummel, Bedienungselemente und viele Kleinteile anzufertigen war eine Sisyphusarbeit. Da war die Anfertigung der Schutzbleche mit Halterungen optisch aktiver. Der Unterbau für den Tank und Schwallbleche wurden aus Stahlblech gefertigt, der Oberbau, nach einem Originalmodell aus GFP laminiert, entstand in Fremdarbeit. Lediglich das „unendliche“ Schleifen war eine Strafarbeit. Der Öltank wurde aus verzinktem Stahlblech gefertigt und gelötet. Aufwändig war das Nachfertigen der Tankdeckel mit den relativ komplizierten Schnappverschlüssen.

Das Kompott kommt immer am Ende, so auch hier in Form des Anfertigers der Auspuffanlage. Da diese am Ende verchromt werden soll, muss diese Aufgabe während des gesamten Bearbeitungsvorganges mit viel Gefühl und Geschick erfolgen, ansonsten gibt es Nacharbeiten ohne Ende. Die relativ dünnwandigen Rohre für die Krümmer



Markante Merkmale, Konusnabe und kurze Roadholder.



Für Kenner eine bildschöne Vorderpartie.



Start in Frohburg 1990.

wurden mit Sand gefüllt und warm, per Hand nach einer Schablone, gezogen. Für einen versierten Blechbearbeiter ist das geometrische Erstellen einer 1:1-Abwicklung für die Megaphone keine Hürde, ebenso auch nicht der exakte Zuschnitt. Als Material wurde 1 mm dickes Tiefziehblech verwendet und die Teile über einen vorher gefertigten Dorn aus Hartholz geformt. Am Ende kam das „kunstvolle“ Verschweißen, fast ohne sichtbare Spuren. Nacharbeiten gab es noch genug, aber damit muss der Blechner leben – oder er geht zu einem Trompetenbauer. Das letzte Teil war die Sitzbank als kleinste Übung, der Unterbau wurde aus Stahlblech gefertigt und zum Teil verstärkt, den Rest machte ein junger Sattler.

Der Motor bedurfte unbedingt einer Generalinspektion – das heißt, Totalzerlegung und Begutachtung. Das Ergebnis war dann das Anfertigen beider Nockenwellen, aller vier Ventilstößel und beider relativ komplizierter, doppelter Stößelführungen, selbstverständlich in Eigenleistung. Die Stößelführungen wurden nicht, wie am Original, aus Stahlguss, sondern nach Vorbild des Grand-Prix-Motors aus Bronze hergestellt. Für die Nockenwellen und die Stößel war das beste zu bekommende Material aus dem Musterbau des ROBUR-Werks – der legierte Werkzeugstahl 16MnCr5. Die Nocken wurden nicht mit einer Nockenschleifmaschine gefertigt, sondern die Wellen vorgedreht, die Nockenkonturen grob gefräst, und

den Rest machte die Feile!!!. Am Ende wurde feinbearbeitet, alles von Hand geläpft und dann im Lkw-Werk Ludwigsfelde doppelt carbonitriert (Art des Einsatzhärtens). Um die Motorarbeiten abzurunden wurden beiden Pleuels neue Büchsen aus Rotguss für die oberen Augen gespendet.

In den Steuergehäusedeckel wurde gegenüber der Auslassnockenwelle ein Antrieb für den Drehzahlmesser eingebaut. Der Termin wurde eingehalten, die Arbeitsstunden und Mühen nicht gezählt, weil es Freude bereitet hat – und pünktlich beim Sachsenringrennen erfolgte der erste erfolgreiche Einsatz.

Während einer bekannten Rennveranstaltung wurde diese Maschine dem Fahrer einer von Gebrauchsspuren gezeichneten Norton „Manx“, deren Originalität man anzweifelte, als Vorbild angepriesen. Als „Klacks“ erstmalig vor der Kopie stand, sagte er kopfschüttelnd: „Euch Leute von da drüben kann man auf einer einsamen Insel mit einem verrosteten Nagel aussetzen und nach einem Jahr mit einem fertigen Motorrad wieder abholen!“ In der englischen Fachpresse erschien über den Nachbau mit Hausnummer und Adresse des Erbauers eine Reportage. Daraufhin schrieb diesem der ehemalige Vizeweltmeister im Straßenrennsport Frank Perris einen netten Brief als Anerkennung für die Leistung.

Der nächste Bericht soll dem 60. Jubiläum der AWO-Werksrennmaschinen gewidmet werden.