



Spring Twin Modell 20 nach Erwerb 1982 mit Tiger 100 Motor

In der Ausgabe 6 lernte der Leser die Historie der Firma AJS kennen ... „Detlev Louis machte sich eigens für den Test die Mühe, die Bremsen seiner Wettbewerbsmaschine einzubauen, es gab keinen Anlass zur Kritik.“ Es sollte aber auch betont werden, dass gerade bei der großen Auswahl an britischen Zweizylindern der Motor dieser Kreation wohl optisch einen Schönheitspreis verdient hätte. Es kam vor, dass sich so eine Exotin auch in die DDR verirrte ...

AJS, ein Britbike Urgestein

Die Spring Twin war ein Erfolgsmodell (Teil II)

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), JK Archiv (1)



Die hier vorgestellte Maschine stammt aus dem Jahr 1954 und ist durch viele Hände gegangen. Von einem Zirkusartisten, der die Maschine evtl. in Verbindung mit seinem Beruf mit über die „Grüne Grenze“ brachte, wurde sie an Werner Strauch in Suhl verkauft, dieser veräußerte sie nach Gera an Peter Prass – einen Britbike-Anhänger alter Schule. Frau Strauch, die Witwe vom „großen AWO Mann“ aus Suhl, schwärmt

heute noch voller Begeisterung, was „ihr Wernerle“ mit dem Motorrad für Freude hatte. Selbst für die Polizei war er zu schnell damit, diese wollte ihn während einer Fahrt bei Meiningen kontrollieren und konnten ihn aber erst sprechen als er vor seiner Wohnung in Suhl parkte!

Alle Besitzer sind nicht mehr nachvollziehbar, der DDR-Eiskunstläufer Zöller soll auch damit unterwegs gewesen sein. Ein Motorradfreund aus Freiberg verkaufte das gute Stück letztendlich 1982 an den heutigen Besitzer. Unterdessen war das seltene Modell bereits erheblich von Gebrauchsspuren gezeichnet. Der installierte Motor einer Triumph Tiger 100 von 1939 war zwar auch eine Rarität, aber es war eben kein AJS Motor. Auf dem Foto ist der Zustand von 1982 gut zu erkennen. Die ersten Fahrversuche verliefen sehr abenteuerlich, besonders in Kurven wackelte die ganze Fuhre beängstigend um die Hinterhand wie ein Lämmerschwanz.

Auf dem Hinterrad war ein zum Slick abgefahrener Dunlopdachsreifen einer ehemaligen Rennmaschine aufgezogen, dieser wurde gegen einen Pneumant ausgetauscht und es wurde geringfügig besser.

Als nächstes wurde das Spiel der Schwingenlagerung nachjustiert und die vielen Verschraubungen am englischen Rahmen nachgezogen. Eine weitere Verbesserung war zu verspüren, aber die Maschine blieb im Fahrbetrieb schwammig. Da sowieso eine Generalinstandsetzung mit Modernisierungsmaßnahmen geplant war, wurde die ganze Fuhre zerlegt. Die Offenbarung folgte auf dem Fuß – als der Motor und das Getriebe dem Fahrgestell entnommen wurden, knickte der Rahmen in der Mitte zusammen. Der Rahmen war unter der Muffe über dem Getriebe gebrochen und auch eine weitere Muffung am Steuerrohr befand sich in der Auflösung!!!

Wie sollte es weitergehen, Verschrottung oder Neuaufbau? Diese Frage wird nun hier beantwortet.



1989 konnte sich „Klacks“ nur schwer von der Maschine trennen

NEU im Shop
Buch
AWO – Die Geschichte einer Legende

34,- Euro
Bestellung unter
www.top-speed.info



Neuaufbau 1984, noch mit Tiger 100 Motor

Das Ziel der folgenden Arbeiten sollte keine Restaurierung á la Modell von 1954 sein, sondern eher eine Anpassung an die folgenden Modernisierungen in der Serie ab 1956 und nach eigenem Geschmack. Den Rahmen schweißen bedeutete kein Problem. Alle Schraubverbindungen der Rahmenteile erneuern und die Durchführungen auszureiben und Buchsen einzuziehen erforderte relativ hohen Zeitaufwand. Federbeine, Gabel, Schwinge, die kompletten Räder, Getriebe, Tanks und viele Bedienungsteile aufarbeiten konnten außer an verchromen in Eigenarbeit realisiert werden. Alle Blechteile waren bis auf kleine Schönheitsreparaturen noch verwertbar. Der Sei-

sogar noch heute die echten Teile. Die defekte Tachowelle wurde aus dem Teil des russischen Gas 69 umfunktioniert, vom gleichen Fahrzeug wurde der elektrische Geber für den Öldruck am Spring Twin Motor installiert.

Die Farbe wie am Original mischten die Brüder Seiler aus Langenbernsdorf, sie übernahmen auch die Lackierung, Beschriftung und Linierung perfekt.

Ein Kapitel für sich war die Beschaffung eines originalen Motors, dieser lag bei einem der Britbike-Gurus der ehemaligen DDR, bei Ludwig Wurm in Eibau. Nach drei Jahren „ständigen Geistgehens“ war das Eis endlich gebrochen, und er war da wo er

eine Aufnahme für den Öldruckgeber angefertigt. Linksseitig wurde in die äußere Lagerung der Auslassnockenwelle die Aufnahme für einen zweifachabgedichteten Drehzahlmesserantrieb angefertigt und eingesetzt, der Antrieb kam vom Cezetroller. Ein Motorradfreund aus Holland besorgte einen Satz Lagerschalen für die Pleuellager und einen kompletten Dichtungssatz, alles liegt noch heute originalverpackt im Schrank. Wie sagte der „gelernte DDR Bürger“? Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste, man wusste ja nie, ob man nach einem evtl. Schaden noch einmal das Glück hatte solch rare Teile zu erhalten.

Dichtungen anfertigen war kein Problem. Schwieriger war es mit den Lagerschalen, die vorhandenen benutzten waren gering verschlissen, also wurden aus feinsten Alufolie (0,02 mm Dicke) entsprechende Streifen zurecht geschnitten und die Lagerschalen

das soll damit weitgehend verhindert werden. Wie sicher der Besitzer das Ventil bedient ist ihm überlassen. Früher sah man mitunter an Rennmaschinen, welche auch mit so einem Ventil ausgerüstet waren, eine farbige Schnur vom Ventil zum Gasdrehgriff hängen. Somit wurde der Fahrer vor der Inbetriebnahme der Maschine immer daran erinnert und entfernte die Schnur nach dem Öffnen ... denn einmal vergessen zu öffnen – ojeeeh!!!

Soweit so gut, das Fahren mit der Exotin war immer eine Freude. Aber jeder Einsteiger sollte vor dem Erwerb solch einer Lady wissen, zu ihr muss man eine Hassliebe entwickeln und muss ein begabter Schrauber sein, sonst wird er nie glücklich mit ihr.

Im folgenden Bericht lernt der Leser einen „Edelschrauber“ aus der frühen Bundesrepublik kennen, dessen Phantasien und Herz sich mit Mehrzylinder-Eigenbauten auf Basis der Firma Adler beschäftigten.



Endlich! Auch der originale Motor hängt im Fahrwerk

tenkasten links wurde verlängert um die Batterie mit aufzunehmen. Die Sitzbank wurde völlig neu, flacher angefertigt. Die Auspuffanlage entstand neu in Eigenfertigung, in die Endstücke wurden nach dem Muster der BMW R 26 die Dämpfer nachgebaut. Das bot sich zufällig an, da der Besitzer der AJ S auch eine R 26 zur Verfügung hatte und den Schalldämpfer wegen Klappergeräuschen aufschneiden musste. Die Innereien im Enddämpfer in Form von sechs unterschiedlich langen „Orgelpfeifen“ wurde aus Hydraulikrohr mit 15 mm Durchmesser nachgefertigt. Die R 26 mit ihrem Einzylindermotor von 250 cm³ und 15 PS bei 6500 U/min. passte doch genau zum 1/2 Motor der AJ S, da diese ja über zwei Auspuffe verfügte. In das Vorderrad hatte bereits ein Vorbesitzer die Vollnabe einer Horex investiert. Die hintere „Dosendeckelbremse“ blieb bewusst als technisches „Relikt“ original erhalten. Die Krönung des Neuaufbaus war die Anbringung originaler Smith Instrumente – standesgemäß mussten es Cronometrics sein, es sind



Bergpreis Stollberg 1989, im Hintergrund Christa Böttcher, ehem. DDR-Rennfahrerin

hingehörte, sogar die Verbindungsplatten zum Einbau zwischen Motor, Getriebe und Rahmen waren dabei. Aus Erfahrung wurde der Motor vor dem Einbau total zerlegt und akribisch überprüft. Höchstes Augenmerk wurde den außergewöhnlichen, modelltypischen Ölwegen gewidmet. Die Ölpumpen im gemeinsamen Gehäuse wurden feinst bearbeitet, alle Zahnräder wurden an ihren Lagerzapfen überschleift und maßlich abgestimmte Buchsen in die Gehäuse eingesetzt. Am äußeren Verschlussstopfen für den Ölfilter wurde



Ein faszinierender Anblick ist der Motor der Spring Twin

damit unterfüttert, die Pleuel montiert, mit dem vorgeschriebenen Drehmoment (3,64 kp/m und Mittellager 2,76 kp/m) angezogen und die Bewegung geprüft – bis es funktionierte. Im Fahrbetrieb gab es nach 5.000 Kilometern keinerlei Beanstandungen. Der Öldruck hatte sich bei warmem Motor auf 3 bar eingeregelt.

Letzte Änderung war eine stets heiß diskutierte Maßnahme, der Einbau eines manuellen Absperrventils im Ölkreislauf zwischen Öltank und Saugseite der Ölpumpe. Eine unangenehme Erscheinung an den AJ S-Twinmotoren ist die Tatsache, dass bei längeren Standzeiten mitunter über die Kurbelwellenentlüftung das Motorenöl in den Primärkettenkasten übertritt und dann überläuft,

Buch

**DKW – Motorradsport
1910 – 1939**



19,- Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info