

# AUFSEHENERREGEND WAREN DIE MZ TWINS DES DÖBELNER „EDELSCHRAUBERS“ ROLAND FALZ

Text + Fotos: Jürgen Kießlich

1. Erinnerungen an eine vergangene, aber nicht vergessene Zeit – die Motorrad-„Edelschrauber“ in der ehemaligen DDR (siehe TOP SPEED 12/06)
2. Berühmte Rennmaschinen im Straßenverkehr der ehemaligen DDR (siehe TOP SPEED 01/07)
3. Im Stile englischer Cafe Racer, die NSU OSL 601 von Uwe Schramm (siehe TOP SPEED 02/07)
4. Ein Unikat, die „AJS-Nocke“, so nannte sie der große Ernst „Klacks“ Leverkus (siehe TOP SPEED 03/07)
5. Das „KTS“-Gespann der Gebrüder Koch aus Mecklenburg (siehe TOP SPEED 04/07)
6. Die „Berghänel-Bergmeister“ aus Karl-Marx-Stadt (siehe TOP SPEED 05/07)
7. Aufsehen erregend waren die 500-ccm-MZ Twins eines Edelschraubertrios
8. Egli-Kawas, Made in East Germany

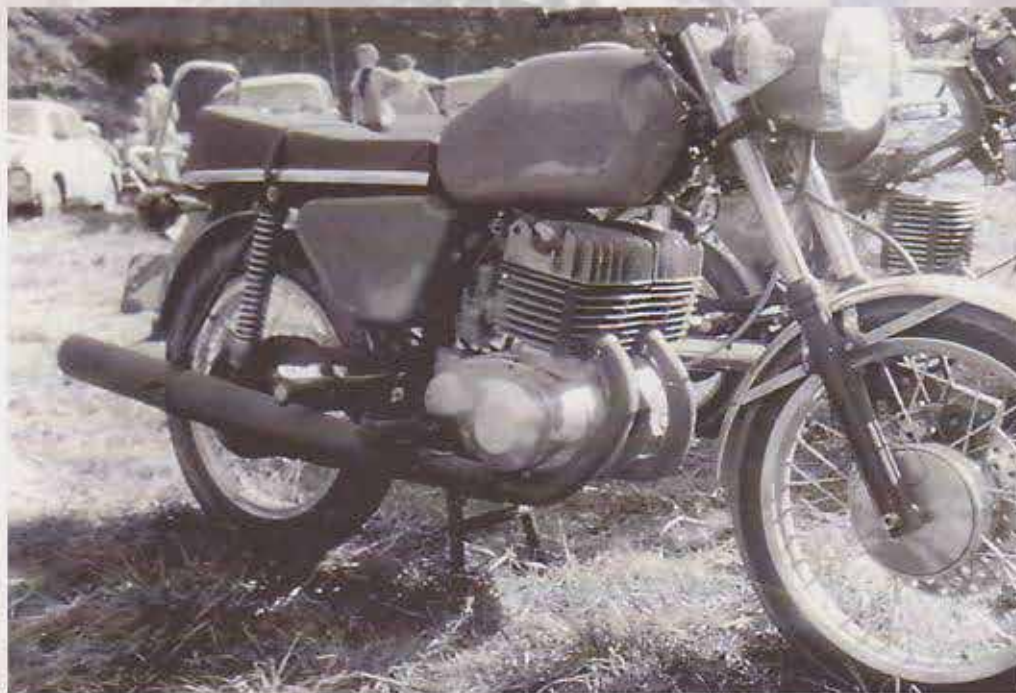
9. Kultobjekte waren die sehenswerten British-Bike-Umbauten
10. Leonid und Nikita lassen grüßen, Sapomotorräder in der ehemaligen DDR
11. Die „UK“-Traumbikes eines begnadeten Edelschraubers

Als 1979 auf dem Burghof von Schloss Augustusburg beim Wintertreffen der Motorradfahrer zwei identische „TS 300“ auftauchten, sorgten die Erbauer Roland Falz und Heinz Kellner für erhebliches Aufsehen. Die „Verschalung“ der Motorräder erinnerte absolut nicht an MZ, die Vorderräder als Dreispeichen-Gussräder gestaltet, waren zu dieser Zeit, ebenso wie die Eigenbau-Scheibenbremsen, ein Novum. Eine breite Kastenschwinge für die Hinterradfürung sorgte für wesentlich stabileres Fahrverhalten der Maschinen.

Den wahrscheinlich ersten 500-ccm-Twin für den Straßenverkehr auf Basis von MZ-Teilen baute seinerzeit der Rennfahrer Thomas Heuschkel, wenig



Roland Falz in seiner Döbeler Werkstatt beim „Schrauben“ an einem MZ Motor, die Sauberkeit bürgt für die Perfektion



Diese Eigenbau MZ mit einem 500-ccm-MZ-Eigenbaumotor fertigte der bekannte Rennfahrer Eckhard Finke, später ging sie in den Besitz von Roland Falz über

später überraschte mit einem ähnlichen Eigenbauwerk sein Rennkollege Eckhard Finke. Die Finke-Maschine wechselte in den Besitz von Roland Falz nach Döbeln. Dieser war Inhaber einer MZ-Vertragswerkstatt; er war auch ein leidenschaftlicher

**80 Jahre Sachsenring**  
 100 Jahre  
 Ideale von Agostini bis Zeller

**Arai**

Buchbestellung 2007 unter  
[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)





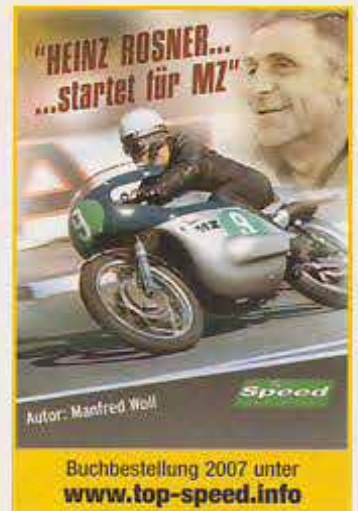
Die „MZ Touring“ mit kleiner Cockpitverkleidung beim Wintertreffen auf der Augustusburg

Motorradfahrer und als Kraftfahrzeugmeister ein auserlesener „Schrauber“. Das hatte ihm sein Vater, von dem er die Werkstatt übernommen hatte, bereits in die Wiege gelegt. Vater August Falz sorgte bereits in früher DDR-Zeit mit dem ersten Eigenbau-Motorroller im Ostblock für viel Aufsehen; das nach seiner Tochter benannte Modell „Sybille“ stahl den damaligen DDR-Produkten „Wiesel“ und „Pitty“ die Show.

Alljährlich begann die Motorradsaison am 2. Januarwochenende beim Wintertreffen der Motorradfahrer auf Schloss Augustusburg, damals war es noch ein Treffen der Insider der Szene, kein Spektakel mit Massenansturm wie heute. Man war immer wieder darauf gespannt, was es wohl an Neuigkeiten auf dem Eigenbausektor geben wird, und so sorgte 1982 das Trio um „Edelschrauber“ Roland Falz mit Rennfahrer Eckhard Finke und Schraubkünstler Heinz Kellner aus Döbeln für die Sensation schlechthin, sie stellten den staunenden Experten einen phantastisch gelungenen Eigenbau einer 500-ccm-Zweizylindermaschine mit unverkennbarem MZ-Charakter vor die Nase. Es war die offizielle Premiere für die „MZ Touring“, so taufte ihre „Väter“ das vollendete

Werk. Der Motor als das Herzstück bestand aus Teilen der 250 ccm MZ TS und des PKW Trabant und natürlich jeder Menge Eigenbaudetails. Vom Trabi

wurde die Kurbelwelle eingesetzt, der man allerdings wegen anderer Kolbenbolzendurchmesser neue Pleuel verpasste. Das Kurbelgehäuse entstand aus



Buchbestellung 2007 unter [www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)

zwei perfekt geänderten 250er-Serienteilen und die Zylindereinheiten spendeten die Zschopauer TS-Produkte. Wegen anderer Hubverhältnisse des Trabant mussten die Zylinder angehoben werden und erhielten längere Laufbuchsen. Das Fünfganggetriebe wurde beibehalten, lediglich die Lagerung verändert und die Kupplung auf die Getriebewelle verlegt und hydraulisch betätigt. Der Motor wurde elastisch in das stark modifizierte TS-Fahrgestell aufgehängt. Ein ständiger Schwachpunkt, auch beim späteren Ablösemodell „TZ 500“, waren



Das Falz-Kellner-Richter-Motorrad wird mit der angeschrägten Verrippung der Zylinderdeckel gefälliger





die lästigen Vibrationen, trotz der Gummiselemente am Kopf. Am Fahrwerk wurde die Schwinge stark verbreitert und stabiler gelagert, für die Fußrasten und Bedienelemente fertigten die Spezies geschmackvolle Aluminiumträger. Die serienmäßige TS-Telegabel erfuhr eine neue Abstimmung und erhielt Stabilisatoren zur Versteifung. Besonders fielen die Gussräder ins Auge. Die Tüftler fertigten Gussmodelle, der Abguss erfolgte aus Elektron in der benachbarten CSSR, die Nachbearbeitung geschah in Eigenregie. Die Scheibenbremsen wurden selbst gefertigt, die Sättel dazu lieferte der bekannte Rennfahrer Roland Rentzsch, der selbst mit hervorragenden Eigenbauten im Rennsport international für Aufsehen sorgte. Viel Geschmack bewies das Trio bei der Gestaltung aller Anbauelemente. Alle Teile, auch der Tank, wurden aus Glasfasergewebe und Polyesterharz selbst laminiert, auch die Modelle dazu wurden selbst geschaffen.

Spontan gab es vergleichsweise von anderen Bastlern Nachbauten, aber das Duo Falz – Kellner selbst ließ weitere Maschinen folgen.

Falz und Kellner waren die Initiatoren und „Väter“ der oben geschilderten „MZ Touring“. Die darauf folgende Entwicklung der „TZ 500“ hatte dann den von Roland Falz entwickelten Zweizylindermotor als Antriebsaggregat. Parallel dazu baute Heinz Kellner eine weitere „T 500“ das Design betreffend nach seinen eigenen Ideen, auch auf die konventionellen MZ-Drahtspeichenräder griff Kellner zurück. Dieses Exemplar kam in die Hände des ehemaligen Werksrennfahrer von MZ, zum Dresdner Rainer Richter. Rainer fuhr damit tausende Kilometer problemlos; nachdem er die Vorderbremse auf Doppel-



Rainer Richter gab die Maschine an seinen Exrennfahrerkollegen Eberhard Hellwig weiter, der sie dann am Vorderrad mit einer Doppelscheibenbremse von Brembo ausrüstete

scheibe umgerüstet hatte, gab er die Maschine an Rennfahrerkollege Eberhard Hellwig weiter. Die Kellnersche „T 500“ war äußerlich sofort der Zschopauer Traditionsmarke zuzuordnen, sicherlich bewusst von ihrem Erbauer äußerlich so gestaltet, für den Fachmann war bei näherer Betrachtung die Handschrift der oben genannten „Edelschrauber“ zu erkennen. Für Kenner des Wirtschaftssystems der damaligen DDR war auch klar, dass so eine Entwicklung nicht in das reglementierte Konzept der volkseigenen Industrie passte.

Das Grundprinzip der Motoren der „TZ 500“ und der „T 500“ war gleich, die Tüftler setz-

ten bei ihren Überlegungen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und auch der unproblematischeren Beschaffung von Ersatzteilen mehr Augenmerk auf die Verwendung von Teilen der laufenden Serienmaschinen aus Zschopau. Somit wurde das Motorgehäuse der MZ ETZ aufgearbeitet, indem sie ein Paar davon koppelten. Die Pleuellagerbestände des Twins bestand in ihren wesentlichen Teilen aus zwei Serienelementen, lediglich deren Verbindung mussten ihre Erbauer selbst erfinden. Demzufolge kamen auch die serienmäßigen Pleuel, Pleuellager, Pleuellagerbolzen, Pleuellagerbolzenbolzen, Pleuellagerbolzenbolzenbolzen etc. zur Verwendung. So wurden auch die Getriebeteile, selbst die Abstufung der Gänge, beibehalten. Auch die gut funktionierende Serienkupplung wurde samt ihrer rein mechanischen Betätigung übernommen. Im Rahmenbau wurde das Konzept des Vormodells im Wesentlichen nachempfunden, und das Design der Aufbauten stammt aus der Hand von Heinz Kellner. Nachdem Roland Falz anfänglich die Scheibenbremsen von Rennfahrer Rentzsch einsetzte, verwendete er später an der „TZ 500“ die Produkte der Firma Brembo. In der Endphase kamen aus Sicherheits-

gründen auch nicht mehr die Eigenbau-Gussräder zum Einsatz, sondern er griff auf die Comstarräder und Bremsanlagen von Honda zurück. Die Maschinen hatten im Fahrtrieb ein ausgesprochen gutes Handling, an die oben genannten Vibrationen des Zweitakt-Twins musste man sich gewöhnen. Erfahrene Fahrer englischer Viertakt-Twins hätten diese wahrscheinlich nicht einmal gespürt, denn bei denen gehörten diese zum „guten Ton“. Natürlich war die Motorleistung gegenüber ihren kleinen Schwestern schon spürbar, bei gutem Wind wurde eine Endgeschwindigkeit von 160 km/h erreicht.

Wo auch immer die Maschinen auftauchten, standen sie im Interesse des Publikums und für „Bürger Normalverbraucher“ erweckte es den Eindruck, dass es sich dabei mit Sicherheit um die neuesten Zschopauer Modelle auf dem spärlichen Motorradmarkt des Ostblocks handelte.

Was wäre wenn solche Leute nicht in einem total reglementierten Staat gelebt hätten, einige von ihnen hätten die Entwicklungsabteilungen bekannter Hersteller beleben können.

## BITTE VORMERKEN!

**18. Internationales MV Agusta-Treffen**  
im Schloß Diedersdorf bei Berlin  
vom 21. – 23. September 2007



Info bei:  
Utz Raabe  
Speckstr. 3 · 72144 Dusslingen

Telefon: 07072 / 7174  
Fax: 07072 / 920852