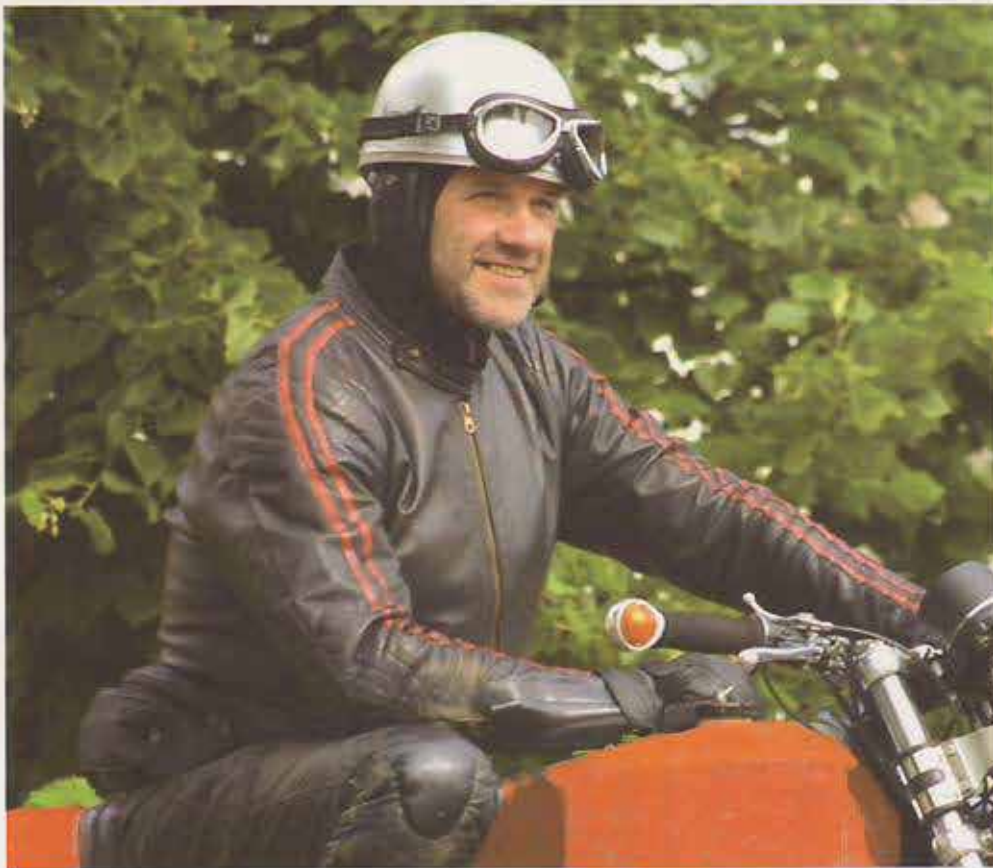




EGLI-KAWA, MADE IN EASTERN GERMANY

Uwe Schramm schaffte das fast Unerreichbare



Uwe Schramm hat Grund zur Freude, mit seinen Eigenbauten wird das Fahren zum Erlebnis pur

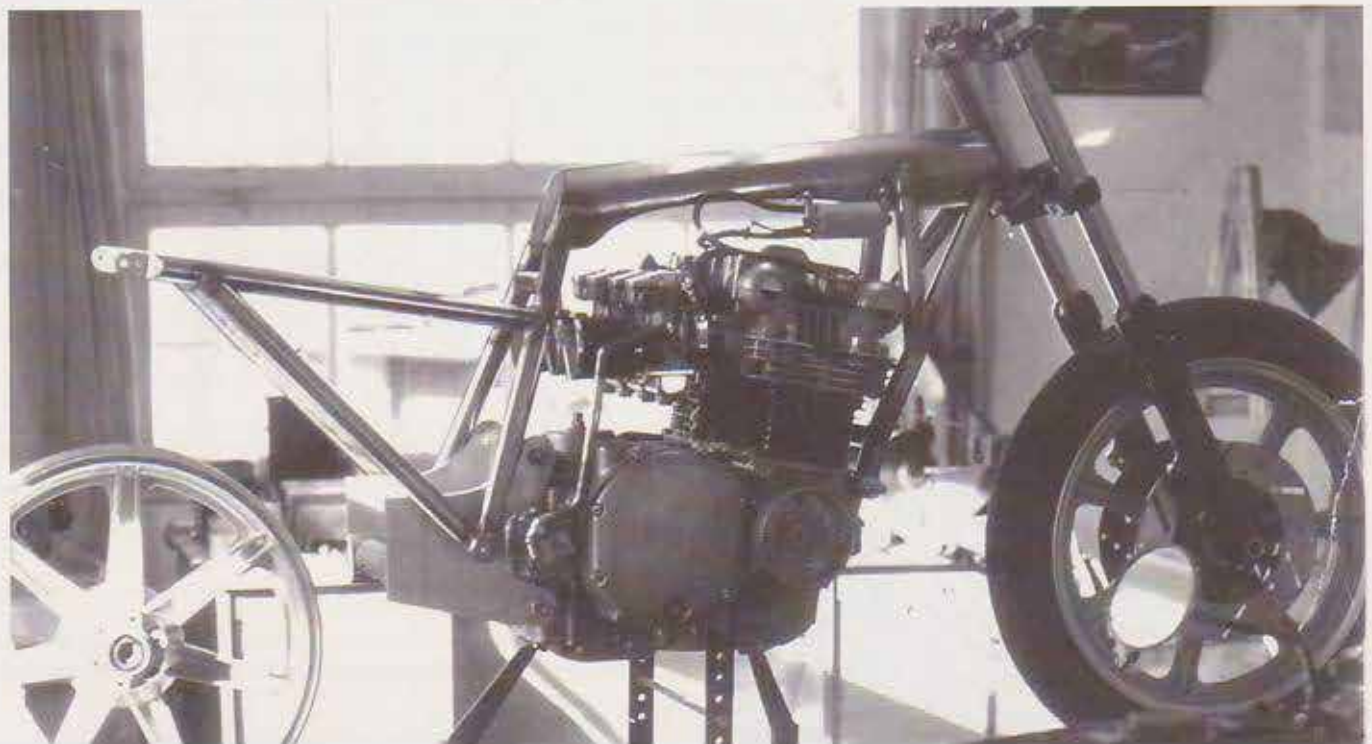
Die Schramm-Egli in der Phase des Rahmenbaus

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 (siehe TOP SPEED 06/07)
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 EdelschraubersFür den Bürger

„Normalverbraucher“ war es in der DDR sehr schwer, sich mit westlichen Presseprodukten, egal welcher Art, zu versorgen, um seinen Wissensbedarf, auf welchem Gebiet auch immer, zu stillen. Die Mauer konnte noch so hoch sein, die Grenzen mehr als dicht sein, die Kontrollen jeglicher Art noch so streng, die staatliche Reglementierung perfekt ausgefeilt sein, wer sich in den Besitz westlicher Informationen setzen





Das Meisterwerk ist fertig, und kein Kenner glaubt beim Betrachten an eine Kopie

wollte, schaffte das nur auf zum Teil sehr abenteuerlichen Wegen. Aber dabei durfte man nicht in das Spinnennetz der verpönten Staatssicherheit geraten, wem das passierte, der war gebrandmarkt und wurde bespitzelt. Deswegen war man sehr vorsichtig und suchte sich seine Freunde selbst und gut aus. Es ist heute in unserer übersättigten Konsumwelt kaum noch vorstellbar, dass wir in der DDR offiziell nur eine einzige Motorsportzeitung im Angebot hatten, und die konnte man inhaltlich, betreff Informationen aus der westlichen Motorsportwelt, total vergessen. Trotzdem waren auch die eingefleischten Motorradfreaks recht gut informiert, man fand Mittel und Wege, um sich auch „westlich“ zu bilden.

Dass es in der Schweiz einen Wilhelm Tell gab und dass Friedrich Schiller im Rütlichswur in seinem Text auch die Passage: „Wir wollen sein ein einig Volk von Brüdern...“ führte, hatte doch gerade für die „Ostler“ im 20. Jahrhundert eine ganz besondere Bedeutung. Tolle Motorsportler unter den Eidgenossen waren existent, Namen wie Jo Siffert und Clay Reggazoni wie Luigi Taveri und Florian Camathias, um nur ein paar zu nennen, waren bekannt. Aber auch der Name Fritz W. Egli aus Bettwil war bis in das abgeschirmte, kleine, deutsche Land gedrungen. Fritz Egli schaffte sich in der Welt der Anhänger exotischer Motorräder einen ganz besonderen und unauslöschlichen Namen.

Als 1967 seine ersten Kreationen mit Motoren der legendären Marke „Vincent“ in selbst entwickelten Fahrgestellen geschaffen wurden, begann eine neue Ära für die Liebhaber exotischer und sportlich schneller Motorräder. Seine Produkte revolutionierten den konventionellen Fahrwerksbau und entstehen noch heute in ihrer einmaligen und oft kopierten Charakteristik.

„Edelschrauber“ Schramm aus Neusalza-Spremberg hatte in der Szene bereits einen guten Ruf mit seinen Eigenbaumaschinen errungen (siehe Heft 2/07) und träumte von der Erfüllung seiner Wünsche in Form einer Egli-Replica aus eigener Hand gefertig-

tigt. Das Experimentieren hatte der Schraubemeister ebenso im Blut wie das Fahren mit seinen Geräten, und noch vor der Wende landete er eine Granate in Form einer perfekt gelungenen Eglikopie. 1987 begann er mit dem Bau seiner Egli, das Fahrwerk kopierte er so präzise in eigener manueller Handwerksarbeit, dass es ihm wohl nicht einmal der schweizer Edeltuner Fritz W. Egli glauben würde, dass er vor einer Kopie steht. Er fertigte die Teile nach Vorlage eines Ersatzteilkataloges aus Rohren der Güte St 57-3. Nun waren im besagten Katalog keine Maßangaben oder gar perfekte technische Zeichnungen enthalten, lediglich Ansichten zum Erkennen der Teile waren abgebildet. Für Perfektionisten aber kein Problem, über bestimmte Maße die bekannt waren, z. B. wurde vom Radstand oder Raddurchmesser das Verhältnis zwischen abgebildeter Größe und Original errechnet und mit Hilfe des errechneten Wertes war es dann relativ einfach, weitere Maßangaben über die Verhältnisgleichung zu bestimmen. Die exakt gefertigten

Teile des Rahmens wurden im WIG-Schweißverfahren verbunden, und tatsächlich fand sich im Raum Leipzig ein Betrieb um den Rahmen nach dem Vorbild des Originals zu vernickeln. Die Kastenschwinge war ebenfalls ein originalgetreuer Nachbau und wurde mit „Konis“ gegen den Rahmen abgestützt. Eine Kawasaki Z 750 diente als „Organspender“, gute Freunde aus dem Westen schmuggelten die benötigten Einzelteile Stück für Stück in die DDR, aber auch die „grüne Grenze“ zur benachbarten CSSR war nicht so dicht, um da Möglichkeiten zum Paschen zu finden. Vom besagten Modell kamen die Gabel und die Räder zum Einsatz. Die komplette Bremsanlage war eine perfekt gelungene Lockheed-Kopie, natürlich Eigenbau Marke Schramm. Eine weitere Herausforderung war der Nachbau der gesamten Auspuffanlage. Die Krümmerrohre biegen, das Sammelstück der Vier-in-Eins-Anlage, und das Endstück mit Schalldämpfer anzufertigen, war allein in seinen Einzelteilen eine Meisterleistung. Der Oberbau, sprich

80 Jahre Sachsenring
Idole von Agostini bis Zeller

Greening 80 Jahre

Arubi

Buchbestellung 2007 unter www.top-speed.info

BIKERS JOURNAL

www.bikers-journal.net



Tank und Heckteil fallen eigentlich in das Fachgebiet des Karosserieexperten, aber „Edelschrauber“ sind Allrounder und machen das natürlich in Eigenregie. Schramm fertigte sich aus Schaumpolystyrol ein Urmodell und darüber zog er aus Polyester mit Glasfaser laminiert Positiv- und Negativmodelle, das Endprodukt laminierte er aus Epoxydharz mit Glasfaser. Das ist so schnell geschrieben und noch schneller gelesen, aber dahinter verbergen sich über einhundert Arbeitsstunden allein für die Kunststoffarbeiten. Das Bemerkenswerte im Ergebnis der Fertigung ist der Umstand, dass Jahre später bei einer weiteren Ausbaustufe der „Schramm-Egli“ diese Teile einem originalen Rahmen angepasst wurden und die Maßgenauigkeit perfekt mit dem Neuteil übereinstimmte.

Weiß der Teufel, wie er in den Besitz eines Z1000-ccm-Kawamotors von 1980 gekommen ist, dieser stammt tatsächlich aus Egli's Edelschmiede und ist auf 1.100 ccm hochgepowert, das Triebwerk erreichte eine satte Leistung bis 120 PS, bitte vor über 25 Jahren konzipiert. Das Geheimnis der Beschaffung soll kurz gelüftet werden, man könnte einen Krimi daraus machen. Der Motor musste immerhin zweifach über Grenzen geschmuggelt werden, BRD – CSSR – DDR. Die Aktion war eine logistische Meisterleistung und mit enorm viel Risiko verbunden, wenn nicht sogar Lebensgefahr, heute unvorstellbar, aber es war eine ganz andere Zeit. Im Motor verbergen sich hochwertige Tuningteile, wie Nockenwellen von Andrews aus den USA, Kolben von P. Yoshimura, natürlich

feinbearbeitete Teile der Motorsteuerung, Vergaser mit 30 mm Durchlass u.v.a. mehr. Auch die Zulassung mit gültigen Papieren war wieder so ein typisches DDR Spiel, denn es gab keine neue Zulassung, es gab lediglich einen Kraftfahrzeugbrief einer alten „Rudge“, dieses Motorrad war einmal zugelassen und nicht abgemeldet worden. Ergo fuhr Uwe mit einer Egli-Kopie unter der Bezeichnung Rudge über die Straßen des Sozialismus, ob er dabei wohl Gewissensbisse hatte? Mit Sicherheit nicht, er lächelte bei allen Fahrten darüber in sich hinein und da kam die uralte Frage wieder auf, woran erkennt man einen freundlichen Motorradfahrer? Na, an den Fliegen zwischen den Zähnen. In der zweiten Ausbaustufe tauschte er die Räder und die Bremsanlage gegen die Produkte von Campagnolo aus Italien und entfernte auch wieder die kleine Cockpitverkleidung. Als Uwe Schramm 2005 sein Meisterwerk anlässlich des Egli-Treffens in Oschersleben präsentierte, wussten nur die engen Insider, dass da eine „Fälschung“ steht, selbst Fritz W. Egli betrachtete sich das Motorrad sehr aufmerksam und äußerte keinerlei Zweifel an der Echtheit dieses Produktes. Zur Zeit (2007) wird das Motorrad als Rennmaschine umgebaut. Aber auch in Leipzig existierte

Die Rölke-Egli anlässlich eines Treffens in Zittau 1987

in den 80-ern eine Egli-Kawa. Ihr Besitzer Klaus Rölke hatte das Glück, ein Fahrwerk mit originalem Rahmen, komplettiert mit einer GPZ-Kawagabel sowie deren Räder und einer Pressstahlschwinge von Honda zu besitzen. Als Triebwerk steckte er einen Motor der GPZ 900 in das Motorrad, die giftgrünen Aufbauten fertigte er aus Blech. Dieses Motorrad wechselte später in den Besitz von Uwe Schramm, er fertigte daraus eine „identische“ Egli, natürlich auch in rot, und bestückte das Teil mit einem Motor der GPZ 1100. Der Schmuggelstress gehörte der Vergangenheit an, denn dieser Umbau erfolgte bereits unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland. Uwe Schramm ist einer der ruhelosen Edelschrauber, der während der Arbeit an einem Projekt bereits die Ideen für das nächste Werk plant und koordiniert. 2002 wurde die „Egli-Kawa“ zur „Egli-Suzuki“ umgerüstet, das Alibi dazu war ein Motor der GSX R 1000. Es kann nicht anders sein, im Kopf des Ruhelosen kreisen Gedanken um ein weiteres Egli-Objekt, wir lassen uns überraschen und lesen evtl. später einmal an gleicher Stelle davon.

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