

# 1. DIE MOTORRAD „EDELSCHRAUBER“ IN DER EHEMALIGEN DDR

Erinnerungen an eine vergangene, aber nicht vergessene Zeit

Text + Fotos: Jürgen Kießlich

1. Erinnerungen an eine vergangene, aber nicht vergessene Zeit – die Motorrad-„Edelschrauber“ in der ehemaligen DDR
2. Berühmte Rennmaschinen im Straßenverkehr der ehemaligen DDR
3. Im Stile englischer Cafe Racer, die NSU OSL 601 von Uwe Schramm
4. Ein Unikat, die „AJS - Nocke“, so nannte sie der große Ernst „Klacks“ Leverkus
5. Das „KTS“-Gespann der Gebrüder Koch aus Mecklenburg
6. Die „Berghänel-Bergmeister“ aus Karl-Marx-Stadt
7. Aufsehererregend 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

Das Leben in der ehemaligen DDR war im real existierenden Sozialismus von völlig anderen Gesichtspunkten geprägt als wir diese heute kennen; und nur wer in diesem System gelebt hat, kann es in seiner gesamten Tragweite wirklich ermessen. Für den normalen Bürger gab es die Zauberworte Beziehungen, Vitamin „B“ und Improvisation, wer diese und ihre Verwirklichung beherrschte, konnte sich Wünsche leichter erfüllen, wer dazu noch über einen guten Ideenreichtum sowie perfektes handwerkliches Geschick verfügte hatte gute Karten.

Viele Konsumgüter waren im Handel streng kontingentiert, wer ein neues Auto kaufen wollte musste weit über zehn Jahre im Voraus eine Anmeldung abgeben, oder über viel Geld verfügen oder die Oma im Westen haben um dann evtl. über den Genex – Handel versorgt zu werden. Ergo – Bürger Normalverbraucher musste sich kümmern, also Beziehungen aufbauen, immer zu Handwerkern ganz freundlich sein, denn diese waren die Könige im Lande. Wer keine Beziehungen hat ist selbst daran schuld oder Beziehungen sind das halbe Leben, das waren Schlagworte um zu überleben. Wer dann an bestimmten komplizierteren Dingen mit seinem Können scheiterte, suchte den Kontakt zu einem Mitarbeiter in einem VEB, in einem Volkseigenem Betrieb, da wurden im Rahmen betrieblicher Schwarzarbeit so ziemlich alle Türen geöffnet nach dem Motto: „Privat geht vor Katastrophe oder vor Export“, hinter diesen Worten verbirgt sich alles, aber tatsächlich wurde besonders in Nachtschichten das Unmögliche möglich gemacht. Man half sich untereinander wo es nur ging, es ist heute kaum noch vorstellbar, da wuchsen noch Freundschaften heran.

Es gab kaum etwas, was nicht in Eigenbaurarbeit entstehen konnte, Häuselbauer waren Allroundkünstler und beherrschten beinahe alle Gewerke selbst, ansonsten hätte es kaum Einfamilienhäuser gegeben. Autos entstanden vom PKW, über den LKW und Traktor bis zum Bus im Eigenbau. Renner

**Foto oben links:**  
Bereits 1956 entstand dieser Rudge Eibenbau, das Motorrad war in seiner Gestaltung an die englischen Rennmaschinen der damaligen Zeit angepasst und als „Victoria“ zugelassen

**Foto links Mitte:**  
Aus alt mach neu, der Erbauer dieser BMW ist Klaus Hultsch, ein auffälliges Merkmal dieser Maschine sind die aufwändig umgebauten Zylinderköpfe von AWO

**Foto links unten:**  
Hinter der Kennzeichnung „Horex Imperator“ verbirgt sich ein Honda Eigenbau des ehemaligen Rennfahrers Peter Franke aus dem ehemaligen Karl-Marx-Stadt







Lutz Lindner baute um einen „Horex Imperator“ Motor sein Traummotorrad im Stile westlicher Produkte

waren Rasenmäher mit Benzin- oder Elektroantrieb, Lasten- und Campinganhänger wurden in Produktionsreifen Ausführungen gebastelt, Antennenbauten in tollsten Varianten galten zur Tagesordnung – Westempfang wollte man haben. Boote wurden als GFP entwickelt, die Vielfalt ist zu groß um hier alles zu erwähnen. Aber zum Motorrad zurück, denn diese Szene soll im folgenden Report mit seinen Fortsetzungen ein wenig beleuchtet werden.

Wohl in kaum einem anderen Land auf unserem Globus wurde mit soviel Geschick improvisiert und gewerkelt wie damals in der DDR, die Zahl der Motorradeigen- und umbauten ging über all die Jahre in die Tausende. Insbesondere in den verschiedenen Motorradsportdisziplinen war die überwiegende Mehrheit der an den Start gebrachten Maschinen auf Eigenbaubasis entstanden.

Das farbte selbstverständlich auch auf die im Straßenverkehr genutzten Zweiräder in den vielfältigsten Varianten ab, nur einige Beispiele können im folgenden Report erwähnt werden. Dazu kommt der sehr erwähnenswerte Umstand, dass es in der DDR vergleichsweise kein dem bundesdeutschen System der regelmäßigen Hauptuntersuchung der im Straßenverkehr registrierten Kraftfahrzeuge entgegenzusetzen gab. Diese Tatsache förderte natürlich dem Einzelnen seinen Umbauideen freien Lauf zu lassen. Ein paar Erläuterungen zum System sind dazu erforderlich.

Es war gesetzlich geregelt, dass nicht jeder x-beliebig sein Kraftfahrzeug umbauen durfte, Umbauten, Neu- oder Eigenbauten mussten bei der Behörde und der KTA (Kraftfahrzeug Technischen Anstalt) eingereicht, begutachtet und genehmigt werden, erst dar-



Ein Edelschrauber der Extragüte war der Weinböhlaer Schumann; auf Basis von Simson-Mopedmotorteilen fertigte er Eigenbauten mit Reihenmotoren von 2- bis 6-Zylindern, hier ein Erstlingswerk als 3-Zylinder Sperber

aufhin konnte die Abteilung Verkehrspolizei bei den Volkspolizei Kreisämtern die entsprechenden Papiere und dann im Endeffekt das polizeiliche Kennzeichen erteilen. Aber – die Praxis sah ganz anders aus, viele Dinge des Lebens in der DDR wurden über gesellschaftliche Kräfte im Ehrenamt geregelt, so gab es in jedem größeren Betrieb oder bei Institutionen auch sogenannte Verkehrssicherheitsaktive. Da wurden von Befugnisinhabern die Schulungen zur Verkehrserziehung durchgeführt oder neben weiteren Aufgaben auch regelmäßig technische Überprüfungen bis hin zur Erteilung der Prüfmarken für das Kfz-Kennzeichen vergeben. Diese Befugnisinhaber waren befähigte Bürger mit entsprechenden fachlichen Kenntnissen und Qualifikationen, wel-

che auch regelmäßig von den VP Ämtern geschult wurden. Da war also viel möglich, lediglich Eintragungen im Fahrzeugschein tätigten noch die Ämter selbst, aber der jeweilige Befugnisinhaber verfügte über Formulare und einen personengebundenen, registrierten Stempel und trug den Befund in das Formular ein. Mit diesem Formular meldete sich dann der Fahrzeugbesitzer bei der Zulassungsstelle der Verkehrspolizei und bekam dann sogar meistens ohne Vorstellung des Kraftfahrzeuges seine Fahrzeugpapiere ausgestellt und dann war das Fahren mit so einem Umbau legitim. Ganz plump war allerdings der Umbau ohne jegliche Ummeldung oder Überprüfung, indem man einfach nach Herzenslust experimentierte, die Hauptsache man hatte aktuelle



Links im Bild eine Schumann-4-Zylinder-Kreation neben einer weiteren Maschine mit 3-Zylindermotor



Aus einer Vielzahl toller Eigenbauten der Schönebecker Gebrüder Burt ist hier der Traum von einem Zündapp-Gespann zu sehen





**Klaus Bust mit seinem Metisse-Nachbau, im Fahrwerk arbeitet ein modifizierter Norton-Internationalmotor**

Fahrzeugpapiere, ein Kennzeichen, seine Versicherung und Steuern bezahlt. Bei einer tiefgründigen Fahrzeugkontrolle im Rahmen einer Verkehrsüberprüfung konnte es dann schon passieren an einen kundigen Verkehrspolizisten zu kommen, das durfte dann einmal zu einem Mängelschein mit damit verbundener Vorstellung des Fahrzeuges auf dem Amt führen.

Nun gab es verteilt über das gesamte Territorium der DDR verschiedene Bastlercliquen mit unterschiedlichen Ideen und

Anschauungen, im Ursprungsbereich der AWO, im Raum Suhl gab es logischerweise eine Konzentration von AWO-Umbauten, in der Pirnaer Gegend existierten viele AWO-Freaks mit zum Teil recht ansehnlichen Choppern, selbstverständlich war der Kultfilm „Easy Rider“ auch bis hier bekannt geworden. Die Jawa 350, das „Superbike“ der DDR war ein gut gewähltes Umbauobjekt. Um Zschopau blühte es von MZ-Varianten, ganz besonders angelehnt an die seltenen Geländesportmodelle. Über-



**Eine der sehenswerten Eigenbauten auf AWO-Basis des Görlitzers Ochmann**

all im Lande verteilt, insbesondere um Großstädte entstanden viele BMW-Umbauten, alle basierend auf zum Teil uralten Fahrzeugpapieren. Neuteile wurden auf abenteuerlichsten Wegen in das Land geschleust. Dabei kam es dann auch zu denkwürdigen Dingen; ein findiger BMW Umbauer verfügte über einen umgeschriebenen Kraftfahrzeugbrief einer BMW R 16 aus dem Jahr 1930, er sammelte Teile und schraubte sich eine fahrbare Maschine zusammen, kam auch zu seinem Kennzeichen und der Zulassung und modernisierte nun über Jahre mit der Unterstützung von Freunden aus der Bundesrepublik seine BMW. Um irgendwann einmal zu einem neuen Kfz-Brief zu kommen, ließ er auch des Öfteren auf dem VPKA Eintragungen im Brief tätigen. Unterdessen war aus dem Oldtimer eine beinahe komplette R 90 geworden und der Brief war vol-

ler Eintragungen. Es musste also ein neuer Brief ausgestellt werden, man kannte sich unterdessen auf dem Amt, und der freundliche Polizist hatte auch Freude an dem schönen Motorrad. Da sagt der Motorradfahrer zu dem Polizist, das ist nun so eine schöne Maschine geworden, man könnte doch in den Brief auch die Bezeichnung R 90 eintragen und der Polizist meinte dazu, warum auch nicht. Er ahnte nicht was er dem Besitzer damit für einen Dienst erwiesen hatte, aber das gab es eben auch, mancher kundige Leser wird das Beispiel kennen. Die Namen haben wir ja alle vergessen!

Im Fortsetzungsbericht werden umbauten von Straßenrennmotoren im Straßenverkehr vorgestellt.

**Im Januarheft 2007 lesen Sie den 2. Teil „Berühmte Rennmaschinen im Straßenverkehr der ehemaligen DDR“.**



**Ferenc Wayand versteckte unter der Bezeichnung Yamaha eine Pannonia P21, an welcher sogar die Gussräder auf Eigenbaubasis entstanden**



**Unter dieser Maico-Attrappe verbergen sich neben einer Vielzahl hervorragender technischer Feinszenen Bauteile von Yamaha**