

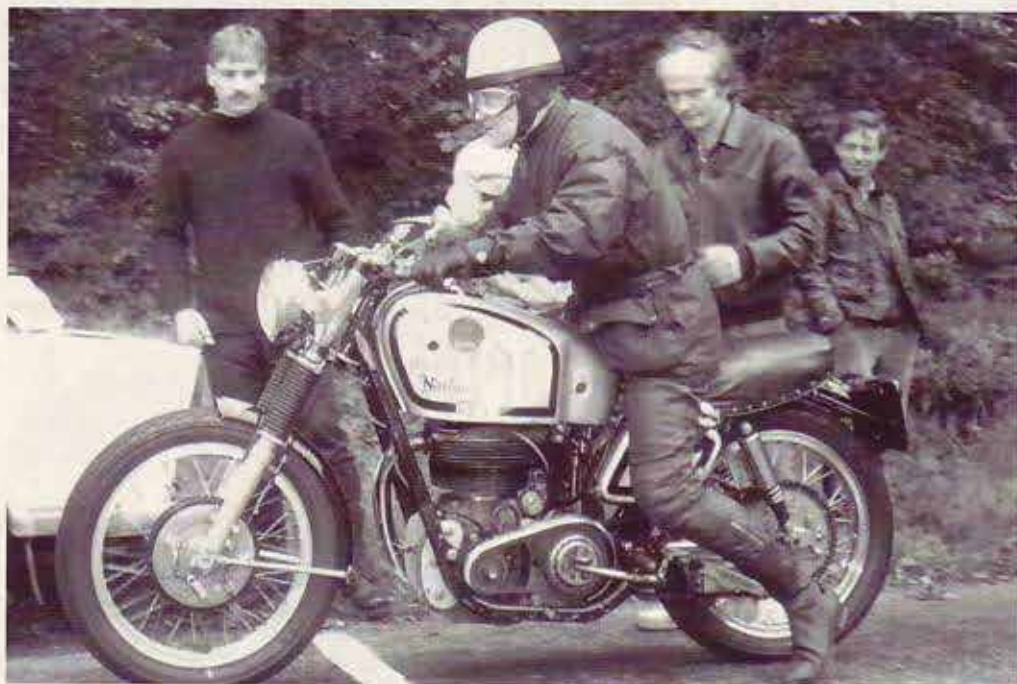
2. DIE MOTORRAD „EDELSCHRAUBER“ IN DER EHEMALIGEN DDR

Berühmte Rennmaschinen im Straßenverkehr der DDR

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
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. Aufsehenerregend 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

Unglaublich – unvergessen, das waren die Worte des wohl beliebtesten deutschen Motorrad-Fachjournalisten Ernst „Klacks“ Leverkus,



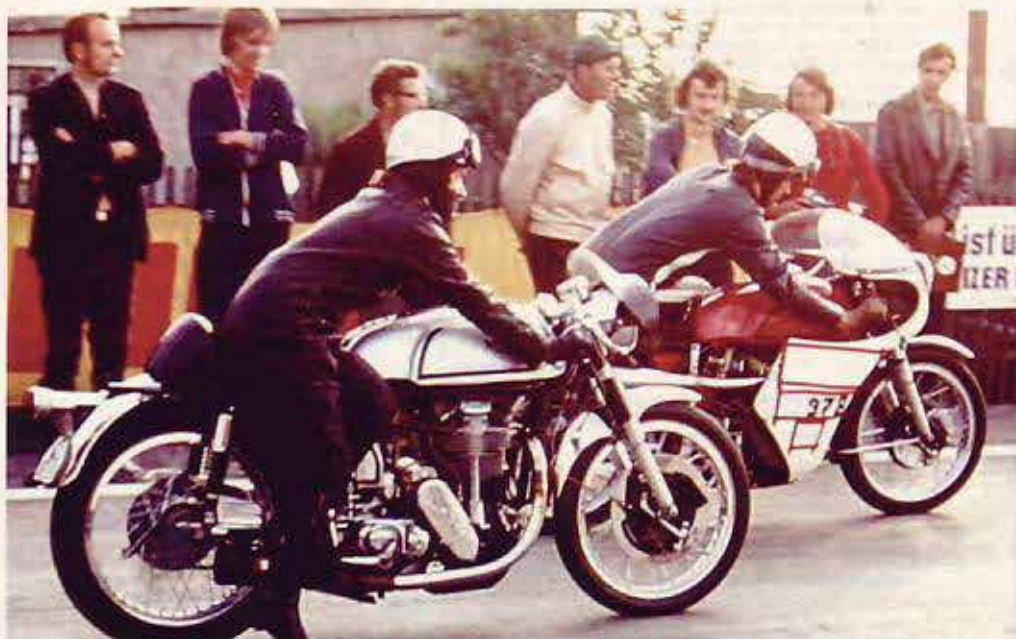
als er noch vor der politischen Wende in der DDR zu einem Motorradfahrertreffen weilte und persönlich miterlebte, wie der Autor auf einer Triton-Rennmaschine mit offenen Rohren, gefolgt von Gernot Weser auf der „Buckmann“-„Manx“, vor einem Pulk von 80 Motorradfahrern um den Stadtring in Zittau kurvte, wohlgermerkt im öffentlichen Straßenverkehr ohne polizeiliche Regulierung!!! Jawohl das gab es.

Es ist für uns heute unvorstellbar, dass vor der Wende nachge-

wiesen acht Exemplare der legendären Norton-„Manx“-Rennmaschinen als Umbauten im Straßenverkehr der DDR bewegt wurden, es sind nun keine Eigenbauten, sondern Motorräder, an denen relativ wenig umgebaut wurde, eben gerade einmal so viel, dass das für den Straßenverkehr notwendige Zubehör angebracht wurde, natürlich musste auch die wunderschöne Stimme dieser Rennklassiker gedämpft werden. Größtes Problem dabei war an unverkleideten Maschinen

die Unterbringung der Batterie, ohne damit die Optik zu sehr zu verderben, aber jeder dieser Experten schaffte das auf seine Weise. Damit soll lediglich dokumentiert werden, was Motorradliebhaber aus Leidenschaft alles fertig gebracht, auf sich genommen und geleistet haben, um ihrem geliebten Hobby als Individualisten zu fröhnen.

Im Berliner Raum konzentrierte sich um Günter Knaack der Clan der Umbauer englischer Klassiker, insbesondere der Marken AJS, BSA, Norton und Triumph. Günter hatte das Glück, ebenso wie sein Freund Joachim Lippold, ein junger Student und



Oben:
Der 9-fache Landesmeister im Motorradstraßenrennsport Gernot Weser bewegte die „Buckmann Manx“ ebenfalls im Straßenverkehr

Unten:
Jochen Wöllner und Dieter Schubert waren mit Norton „Manx“ im Straßenverkehr unterwegs, hier bei einer Präsentation auf dem Schleizer Dreieck

später promovierter Physiker, edle Stücke der Marke Norton und tatsächlich die berühmten „Manx“-Rennmaschinen zu erwerben. Rennen wollten die beiden „Lady Freaks“ aber nicht fahren, im Straßenverkehr wollten sie die Geräte bewegen, damit auf Touren gehen, und sie schafften es tatsächlich. Die Knaack-„Manx“ stammte von Edgar Barth, in Schleiz fuhr Jochen Wöllner mit der Ex-Gerd von Woedtke und Ex-Scheel „Manx“ durch die Lande und in Borstendorf (K.-M.-Stadt) bewegte Dieter Schubert so ein edles Teil, ehemals von DDR-Meister Kurt Maul im Rennen gefahren. An der Küste fuhr der ehemals bekannte Bahnrennfahrer Walter Buckmann mit einem Bodice-Manxmotor und von Hans Zierk getunt im AJS „Boy Racer“-Fahrwerk im Straßenverkehr durch die Gegend, die Maschine wechselte später den Besitz zum vielfachen Landesmeister im Straßenrennsport Gernot Weser aus Riesa, und auch er fuhr im Straßenverkehr, bevor er sie wieder „rückbaute“. Ernst Hotopp aus Groß Quenstedt in Sachsen-Anhalt erfreute ebenfalls mit der „Manx“ im öffentlichen Verkehr die Anhänger dieser tollen Maschinen. Lutz Lindner aus Freiberg in Sachsen vollbrachte sogar ein Husarenstück der ganz besonderen Art, indem er mit einer Norton „Manx“ ohne Umbauten, also im Renntrimm, die Strecke Freiberg – Zittau Hin- und Rückfahrt absolvierte.

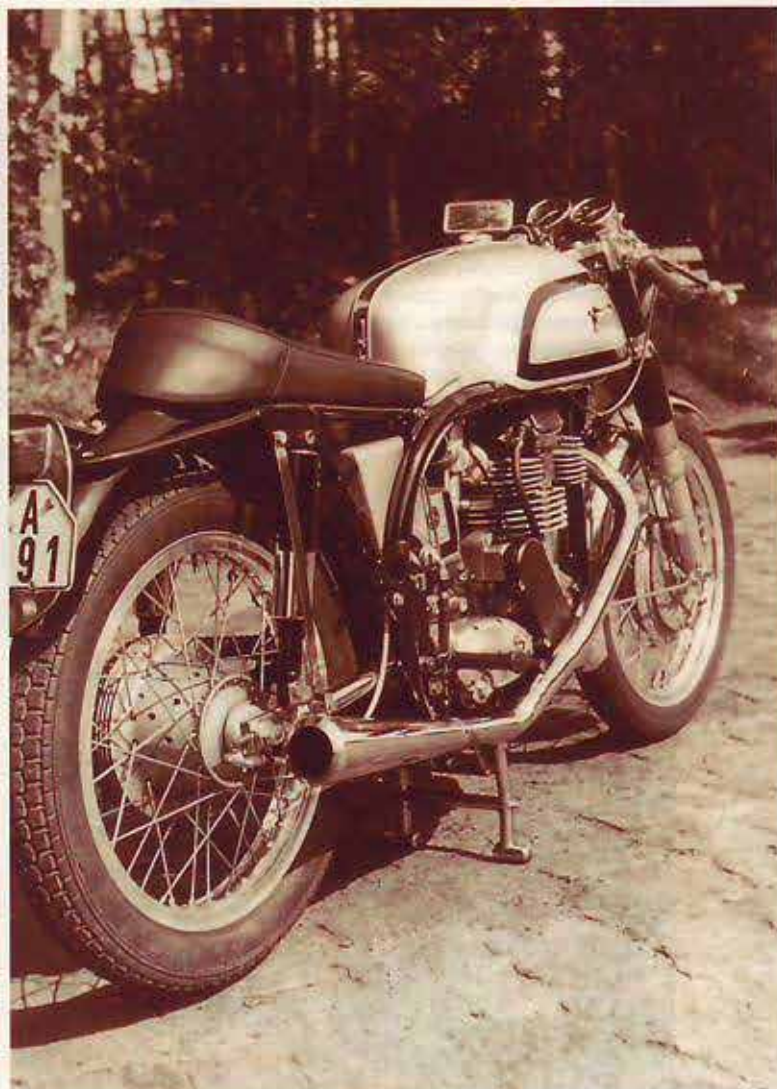
Um jedoch etwas „ziviler“ unterwegs zu sein, suchten die beiden Berliner Schrauber nach einer Alternative, die Maschinen antriebsmäßig zu verändern, man sah sich um, und hatte das Glück, an Fragmente eines AJS Spring Twin-Motors sowie an Teile eines Triumph Twin zu kommen. Teile sammeln, konstruieren und nachfertigen war angesagt, und tatsächlich entstanden daraus zwei blitzsaubere und perfekt gelungene „Caferacer“ nach typisch englischem Vorbild. Die Batterien ließen sie unter einer Attrappe der verlängerten Tanks verschwinden, sehr schön gestaltete Seitenteile entstanden in Eigenregie ebenso wie Sitzbank, Kotflügel, Auspuffanlagen und neue Öltanks. Nach dem Vorbild englischer Produkte fertigte Günter Gehäuse für den Primärtrieb, und Physiker Lippold beschäftigte sich mit der Elektronik. Es entstand eine völlig neue Zündanlage nach modernsten Erkenntnissen, die sich im Gehäuse des alten Magneten sinnvoll verstecken ließ.

Von 1970 bis 1975 tüftelten die beiden Perfektionisten an ihren Maschinen, und dann war es endlich soweit, die Fachwelt mit ihren gelungenen Umbaukreationen zu überraschen, und das gelang bravourös. Günter Knaack bewies mit weiteren Umbauten aus dem englischen Lager noch mehrfach seine Künste, die sich stets durch penible Akkuratessse auch noch heute auszeichnen.

Auch zwei Beispiele sind dem Autor bekannt, wo analog der „Manx“ AJS „Boy Racer“-Rennmaschinen für den Straßenverkehr modifiziert wurden, sogar ein echter NSU Bullus-Motor in der Rennausführung, also nicht aus der käuflichen NSU „SS“-Maschine mit Königswelle, kam im Berliner Raum im Straßenverkehr zum Einsatz.

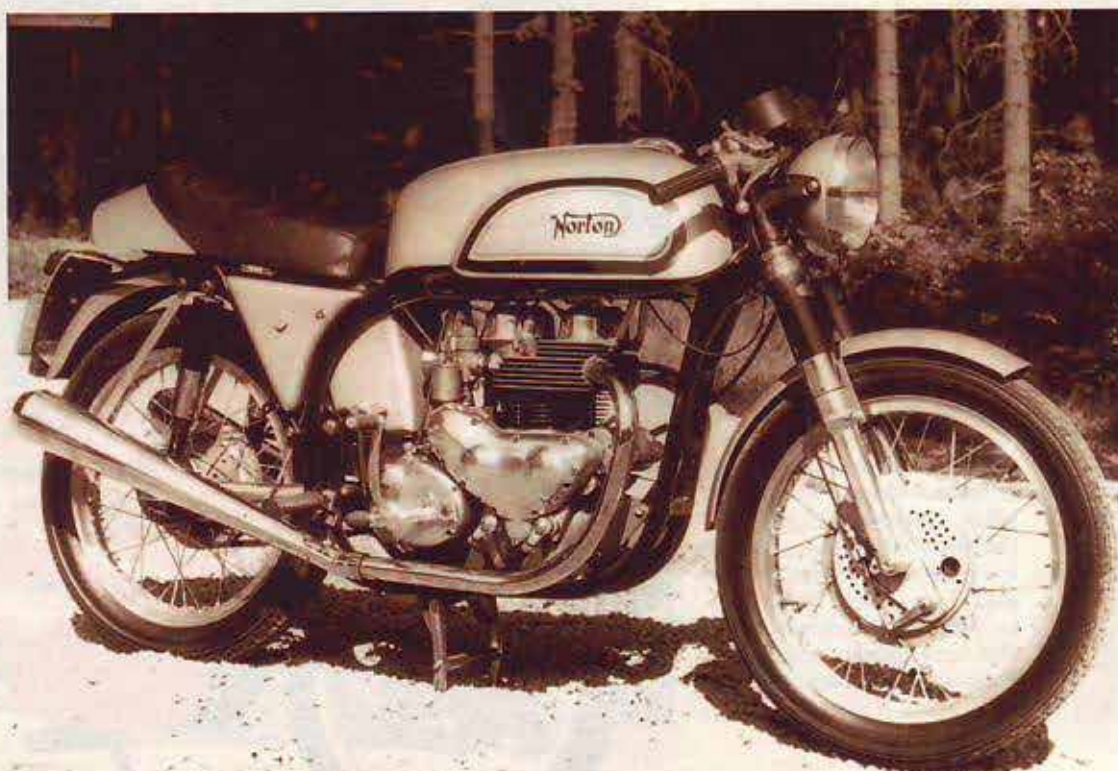
Im Folgenden soll ein Exemplar stellvertretend für all die vielen begnadeten Edelschrauber detaillierter vorgestellt werden.

Für eine kleine Sensation sorgte der Berliner Motorradrennfahrer Bernd Peck, als er 1965 beim Rennen auf der „Dresdner Autobahnspinne“ eine Eigenbaumaschine mit einem Vierzylindermotor präsentierte, nun sollen hier keine Rennmaschinen aus der Eigenbauerszene vorgestellt werden, aber da besagter Tüftler später den Straßenverkehr mit seinem tollen Gerät bereicherte, wird von den Anfängen berichtet. Er fertigte ein sehr aufwendiges Kurbelgehäuse für einen Zweitakt-square four-Motor und setzte darauf zwei liegende Zylinder, die vom Jawamoped 05 stammten und zwei darüberstehende Zylinder



Die „Lippold-Manx“ aus der Rückansicht vor dem Umbau zur „Triton“

Das ist die Ex-Barth „Manx“ mit dem Motor einer AJS „Spring Twin“, um „ziviler“ unterwegs zu sein, tätigte Günter Knaack diesen Umbau





Oben:
Eine ausgesprochene Rarität ist dieser Umbau, im Fahrgestell einer AJS „Spring Twin“ steckt ein echter AJS 7 R-Rennmotor, eher bekannt unter der Bezeichnung „Boy Racer“

Mitte:
Die bekannten Initialen „BP“ machte sich der Berliner Bernd Peck für seine Eigenbaumaschine mit 4-Zylindermotor zunutze – der Vierzylindermotor steckt im umgebauten Simsonfahrgestell

Unten:
Im Rahmen einer Präsentation stellt der Autor, gemeinsam mit Jörg Werner, den Rennmaschinenumbau von Ekkehard Aurich vor



ten Fahrgestell einer Jawa unter. Später erhielt die Maschine eine Ausstattung aller Zubehörteile, wie sie die Straßenverkehrszulassung erforderte, und ihr Erbauer ging damit auf Touren, immer wo er auch auftauchte im Blickpunkt des Interesses, einer von vielen Individualisten, die es im Lande der ständigen Improvisation gab.

Stellvertretend für einige weitere Beispiele sei eine ehemalige 250-ccm-MZ-Rennmaschine genannt, diese bewegt heute noch Jörg Werner aus Grödel mit der Zulassung im Straßenverkehr. Die Rennmaschine fuhr Ekkehard Aurich erfolgreich in der DDR-

Meisterschaft und bei Weltmeisterschaftsläufen. Nach Beendigung seiner aktiven Laufbahn baute er das modifizierte Kohlar-Fahrwerk um, setzte einen 250er-MZ-GS-5-Gangmotor ein und ergänzte die Anbauten am Motorrad zur Nutzung im Straßenverkehr.

der vom Simson Sperber. Diese wurden jedoch wesentlich verändert, lediglich die äußere Verrippung und die Zylinderdeckel waren noch zu erkennen, Peck zog vergrößerte Laufbüchsen mit wesentlich schärferen Steuerzeiten ein und erhöhte die Verdichtung. Im Kurbelhaus drehten sich zwei Kurbelwellenkombinationen, wenn man so will, waren es vier einzelne Wellen. Die Einlasssteuerung erfolgte über vier Plattendrehzieher, jeweils paarweise, übereinander auf beiden Seiten angeordnet, die „Beatmung“ realisierte er mittels BVF Serienvergasern, wie sie an den MZ-Motoren verwendet wurden. Aufwendig, kompliziert und als ständiger Schwachpunkt der Eigenkonstruktion erwies sich die selbst entwickelte Zündanlage. Der Rennfahrer Ekkehart Finke konstruierte für die Maschine ein ganz spezielles Sechsganggetriebe mit Klauenschaltung. Das Antriebspaket brachte der Konstrukteur in einem umgebauten



FAHRER, FANS & FEUERSTÜHLE



Buchbestellung 2006 unter
www.top-speed.info