



## 3. WAS WÄRE WENN ... LEUTE WIE UWE SCHRAMM

noch zur Blütezeit von NSU ihre Fähigkeiten in die Firma eingebracht hätten?

Text + Fotos: Jürgen Kiebl

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
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

... diese Frage stellte einmal „Klacks“ dem Autor dieser Zeilen als sie staunend vor dem hier präsentierten Eigenbau von Uwe Schramm standen. NSU Werbechef Artur Westrup hätte seinen berühmten Werbesprüchen eine Ergänzung geschenkt: „Flinke Finger fertigen feines Fahrzeug!“

Das Potenzial an Ideen war für die „Edelschrauber“ der ehemaligen DDR unerschöpflich. Der zertifizierte Meister des Metallhandwerks aus Neusalza-Spremberg in der Oberlausitz sammelte schon seit etwa 1965 Erfahrungen mit Eigenbaumotorrädern, selbst fuhr er Unikate auf Basis von Triumph-Meriden und stellte für seine Frau eine NSU OSL 601 im feinsten Caferacerstil auf die Räder.

Das Problem war für Frau Gabi anfangs das Ingangbringen des großvolumigen Einzylinders, denn zugegeben, wer beherrscht schon die komplizierte Starttechnik mit dem Dekompressionsventil und der Hebelstellung für den Zündzeitpunkt sowie das exakte Finden der Kolbenstellung und den beherrzten Tritt auf den Kickstarter mit dem gleichzeitigen Loslassen des Dekompressionshebels, und wehe wenn der Hebel auf Frühzündung steht, der Kickstarter wird zur bössartigen Keule.



Für Frau Gabi baute Uwe die NSU – hier steht sie am Start bei einer Sprintprüfung am Lückendorfer Berg 1979



1932 steht der Engländer Tom Bullus, Werksrennfahrer von NSU am Start zum Lückendorfer Bergrennen vorm Gasthaus „Zur Neuen Schänke“ in Eichgraben bei Zittau, neben ihm Paula von Reznicek, spätere Frau Stück, Bullus fuhr auf der 600er Königswellenmaschine Bergrekord

Mit dem Erwerb antiker NSU-Teile reifte bei Uwe Schramm der Gedanke das hier vorgestellte Produkt zu schaffen. Der Perfektionist sichtet seine Bestände, brachte erste Ideen zu Papier und suchte zur Ergänzung im Freundeskreis Teile, was er nicht fand oder was es nicht gab, wurde selbst gefertigt.

Die vordere Nabe kam vom Zschopauer Zweitaktboxer BK und wurden für vorn umgebaut auf Doppelsimplex, die Gabelbrillen spendete Pannonia, die Gabel verrichtete einst ihren Dienst in einer AWO Sport, Motor, Getriebe und Kettenkasten stammen aus Neckarsulm, der Scheinwerfer vom Traktor



Das Bild stammt von 1978, aus dem Entstehungsjahr der Schrammchen NSU

„Zetor“, die 18“ Hochbordfelgen kamen aus einer kleinen Privatfirma aus dem Karl-Marx-Städter Raum, Blinker und Instrumente sind ebenfalls DDR Produkte, die Bereifung kam von Pneumant für vorn 3.50“ und hinten „walzte“ ein 4.00“ Barum.

Erste und wohl schwierigste Aufgabe war die Fertigung des Brückenrohrrahmens. Angelehnt an den Rahmenbau bewährter englischer Maschinen, wählte Uwe einen Steuerwinkel von 62°. Vom kugelgelagerten, selbstgefertigten Steuerrohr führten Zentralrohre nach hinten und unten, der Motor wurde als tragendes Element integriert. Hinter dem Motor bzw. unter der Sitzbank befand sich nach altem Stil der Öltank für die Trockensumpfschmierung des NSU Triebwerks, den Rahmenmaßen angepasst und natürlich selbst gefertigt. Die Rahmenteile sind mittels Elektro verschweißt, auf das autogene Schweißverfahren wurde auf Grund der hohen Verspannungen durch die starke Wärmezufuhr verzichtet und Schutzgasschweißung war für Bürger „Normalverbraucher“ in der DDR noch nicht möglich. Die Eigenbauschwinge wurde mittels bewährter Federbeine von Jawa gegen das Rahmenoberteil abgestützt. 1480 mm Radstand und die geringe Sitzhöhe von 730 mm sind für schnellen Kurvenbetrieb ideal gewählt.

Ausschlaggebend für eine gute Caferaceroptik war die Gestaltung von Tank und Einmannsitz-

bank, als Material für den Edelschrauber und Heimwerker war Glasfaser mit Epoxydharz verstärkt die günstigste Alternative. Die Modellfertigung wurde der Grundstock für ein gelungenes Design, die Modelle fertigte er aus Schaumpolystyrol, der große Vorteil war dabei die sehr leichte Bearbeitung der Formen. Über die Modelle wurde dann laminiert und nach der Aushärtung wurden die Urformen mittels Nitroverdünnung aufgelöst, und die so entstandenen Hohlkörper konnten bis zur endgültigen Lackierung weiter bearbeitet werden. Selbstredend übernahm der Schraubekünstler auch die Lackierung selbst. Lediglich für den Sitz musste ein Sattler nach Maß und Wunsch sein Können zur Anwendung bringen.

Die Schutzbleche „spendete“ AWO zur Umarbeitung, der Ketenschutz ist aus Blech gefertigt. Für die Instrumente drehte Uwe aus Novotex geschmackvolle Gehäuse.

Eine Vielzahl von Kleinteilen musste gefertigt werden; sie sind hier nicht alle aufzuzählen, und man muss dabei berücksichtigen, dass mitunter schon die Beschaffung einfacher Schrauben mit Oberflächenveredelung ein Problem war. Dafür war die Hilfe und Unterstützung im Freundeskreis beispiellos und einmalig, das gibt es heute leider kaum noch. Für die Fertigung komplizierterer Teile wurden in den VEB (Volkseigenen Betrieben) durch gute Freunde viele Türen geöffnet und man-

ches Teil auch da gefertigt und hatte sogar Vorrang vor der Produktion. Der Slogan „privat geht vor Katastrophe“ war üblich.

Eine Arbeit für Experten ist das Fertigen der Auspuffteile, die Methode für die geometrische Gestaltung der Abwicklung der Megaphone hat jeder Edelschrauber im Kopf, einen günstigen Schalldämpfer zu entwickeln ist Erfahrungswerten überlassen und funktioniert auch. Jedoch viel schwieriger wird es spätestens, wenn die Auspuffkrümmer, insbesondere bei engen Radien, gebogen werden müssen, exaktes Füllen und Verdichten mit feinstem Sand ist die oberste Voraussetzung, geschicktes Anwärmen und gleichmäßiges Ziehen von Hand erfordert viel Übung, wer es beherrscht, schafft das Werk ohne Entstehung von Falten.

Der antiquierte, langhubige Motor der OSL 601 aus dem Jahr 1939 ist ein dankbares Tuningobjekt, aufgrund der robusten Bauart geht daran selten etwas zu Bruch, ebenso am sehr kompakten und montagefreundlichen Getriebe. Das Hub/Bohrungsverhältnis beträgt 99/85 mm, und damit geht es bei etwa 4.000 Umdrehungen auf der Autobahn gemütlich, aber konstant zur Sache. Auf der Zielgeraden des Sachsenrings konnten bei 5.000 Kurbelwellenumdrehungen echte 150 km/h gemessen werden. Der überarbeitete und feingetunte Motor könnte aus einer Sportentwicklung kommen und nicht wie der „Schrammsche“, ursprünglich für die Wehrmacht gebaute, aus der Großserie. Der 1978 angebaute Amalvergaser musste 15 Jahre später einem Del'Orto mit 30 mm Durchlass weichen, nachdem Versuche mit größerem Durchlass negativ waren. Die Kurbelwelle wurde wesentlich erleichtert und gewuchtet, die Ventile auf 44 und 43 mm Tellerdurchmesser vergrößert, Kipphebel, Nocken, Kolben und Pleuel sind überarbeitet und die wohl gravierendsten Änderungen sind die völlig neu entwickelten Paare der beiden Stoßstangen. Diese sind aus Dural gefertigt und geteilt, sie werden in speziellen Hülsen geführt. Damit ist das konstante Ventilspiel zwischen Alukopf und Graugusszylinder thermisch gewährleistet, dazu sollte man bemerken, dass man bereits im Ursprungsjahr des Motors die Ventile von außen einstellen konnte und dafür skalierte Markierungen am Zylinderkopf vorhanden waren. Die ursprünglich



*Meisterhaft ist der Schwung der Zwei-in-Eins-Auspuffanlage gelungen, eine sehr elegante Variante der Auspuffrohrverlegung des Einzylinder-Doppelbordkopfes*



*Die „Schokoladenseite“ des Edelbikes, die Schutzhülle der Stoßstangen wird fälschlich schnell als eine Königswellenausführung gedeutet*

24 PS bei 5.000 Umdrehungen laut Werksangabe von 1939 sind damit auf etwa zuverlässige 28 PS gewachsen und somit für flotten Betrieb auf den winkligen Bergstraßen der Oberlausitz angenehm.

Verständlich, dass auch die Primär- und Sekundärübersetzungen dem sportlichen Fahrbetrieb angepasst wurden. Die Straßenlage der Maschine ist als vorzüglich einzustufen, der super Geradeauslauf ist dem Können des Rahmenbauers gezollt. Unterdessen sind die Bremsen, die Gabel und natürlich die Bereifung sowie die Ochsenaugen westlichen Produkten gewichen und haben die Fahreigenschaften noch verbessert.

**Safe riding – Uwe!**



*Zum schönen Ambiente des typischen Oberlausitzer Umgebendehauses passt die „Caferacer“ NSU vorzüglich. Uwe Schramm ist mit Sicherheit einer der Gurus der Eigenbauszene der ehemaligen DDR und überlaschte mit mindestens acht hochwertigen Kreationen die Fachwelt*