

EINE EIGENBAU „AJS“ TAUFTE ERNST „KLACKS“ LEVERKUS „NOCKE“

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
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

Bei der hier vorgestellten Maschine handelt es sich um ein Produkt des Autors, evtl. wurde bisher über kein anderes Motorrad der ehemaligen DDR soviel geschrieben wie eben über diese „Nocke“, so taufte „Klacks“ das Gerät in seinen Berichten, und weitere namhafte deutsche Fachjournalisten wie Hardy Schneider, Andy Schwietzer, Gerfried Vogt und Oluf F. Zierrl schrieben darüber mehrfach.

Zugelassen ist die Maschine als „AJS“, denn von einer uralt AJS



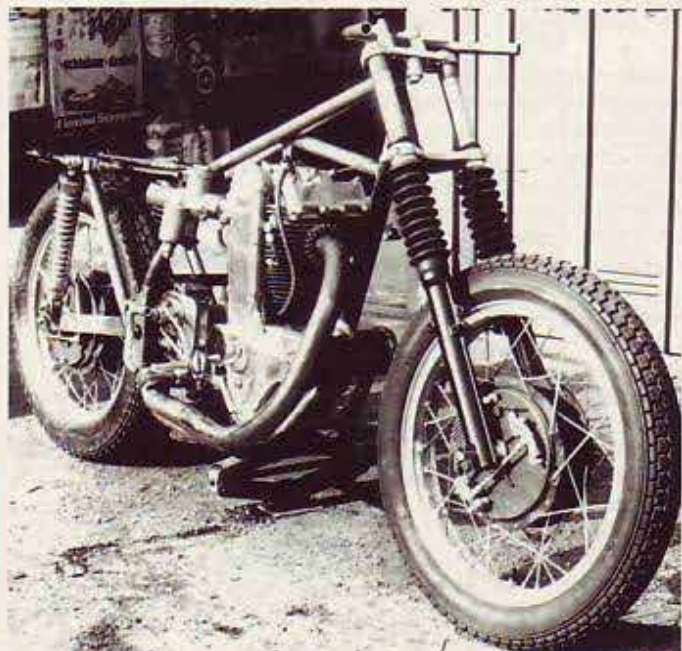
6R aus dem Jahr 1928 stammt auch das Kurbelgehäuse des ehemaligen Rennmotors. Anfang der 50er-Jahre baute der Schleizer Willy Schneider eine Rennmaschine für die 350-ccm-Lizenzklasse, in der sein Sohn Werner erfolgreich unterwegs war. Den Zylinder drehte er aus einem vollen Stück Aluminium, der Zylinderkopf stammt von der Werksmaschine „Velocette“ KTT Mk-VII des späteren Doppelweltmeister Fergus Anderson. Die Gehäuse für den gesamten Steuermechanismus entstanden im Eigenbau. Mit dieser Motorausführung kam die Maschine 1980 für einen „sündhaften“ Preis in den Besitz des Autors. Meister Schneider verkaufte 1961 die Maschine an seinen ehemaligen Lehrling Jochen Wöllner aus Schleiz, dieser experimentierte damit mehrfach und verkaufte sie später wieder, nach einem weiteren Besitzerwechsel kam sie als ein trauriges Stück und total „verschraubt“ in die Hände des Autors der Zeilen.

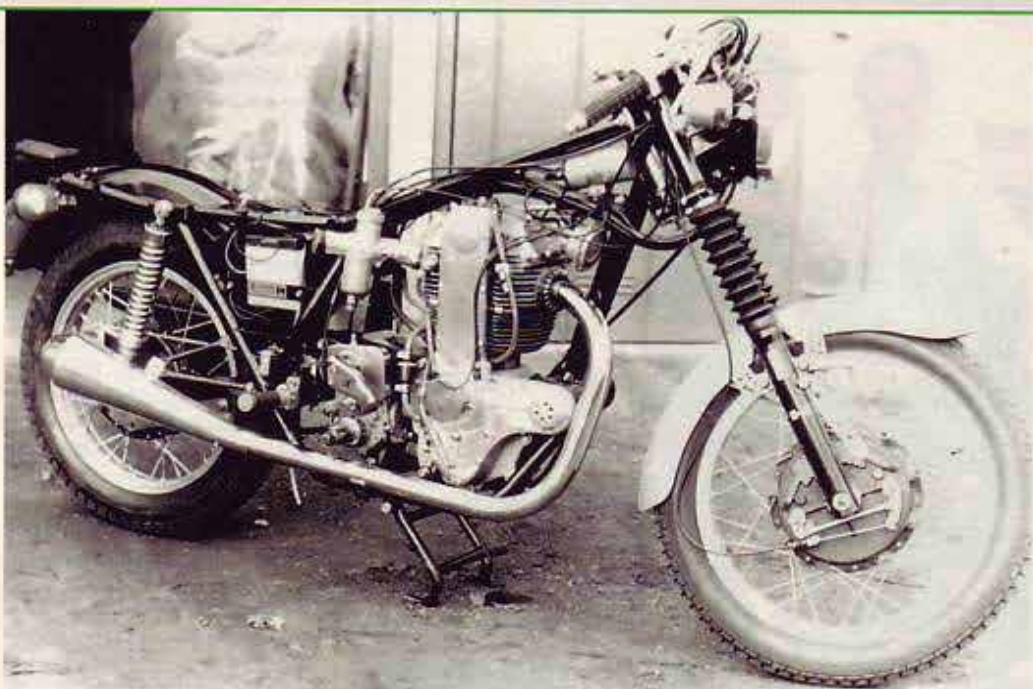
Um den Motor wurde ein völlig neuer Rahmen, den Parametern des modernen Fahrwerks-

baues entsprechend, konstruiert und selbst gefertigt. Durch die Motorform bedingt, musste der vordere, obere Teil des Rahmens als Zentralrohrführung ausgelegt und alles andere als Doppelschleifenvariante gestaltet werden. Aufgrund der Heimwerkerarbeit, das Motorrad entstand in einer Garage und nicht in einer gut ausgerüsteten Werkstatt, wurden alle Schweißarbeiten im autogenen Verfahren getätigt. Das bedeutete eine enorme Erwärmung des Rahmens während der Fertigung und den damit verbundenen großen Nachteil

Als der Erbauer 1955 am Sachsenring dieses Foto kaufte, konnte er nicht ahnen, dass er 25 Jahre später die Maschine mit der Start-Nummer 64 (siehe Pfeil) selbst einmal besitzen würde

Auferstehung, der Beginn der Rahmenfertigung im Herbst 1980 der AJS „Nocke“





erheblichen Verzugs der Rohrkonstruktion. Damit entstand bedingt das größte Problem während der gesamten Entstehungsphase der Maschine, die Richtarbeiten erwiesen sich als sehr kompliziert und aufwändig, dazu mussten eigens wieder Hilfsvorrichtungen erdacht und geschaffen werden, aber auch diese Hürde wurde gemeistert. Eine stabile Schwinge aus Kastenprofil mit innen gezogener Kettenspanneinrichtung führte das Hinterrad, abgestützt wurde diese mit umgebauten MZ-Federbeinen. Vorn kam eine MZ-Gabel mit GS-Federn zum Einsatz, die Gabelbrillen wurden von Pannonia verwendet. Als Naben funktionierte umgebaute BK-Teile aus Elektron, Mechanikermeister Nissel bot sehr schöne Ankerplatten mit Duplexbremsen für diese Naben an. Vorn dreht sich eine Hochbordfelge einer ehemaligen MZ-Rennmaschine von 19" und für hinten wurde eine schrottreife 18" Weinmann-Felge aus einer BMW R 26 aufgearbeitet.

Ein selbstgebauter hydraulischer Lenkungsdämpfer war eher mechanisches „Zierwerk“, die Maschine hatte eine vorzügliche Straßenlage und konnte auf das Teil verzichten. Von NSU OSL fand ein Getriebe Verwendung, eine NSU-Kupplung wurde verstärkt und auch ein geänderter Primärkettenkasten kam zum Einsatz. Alle Verkleidungsteile, Kraftstoff- und auch Öltank, sowie der Sitzbankunterbau wurden selbst aus Blech gefertigt. Der Öltank befindet sich unter der Einmannsitzbank, ist an seiner Rückseite als Kotflügelunterteil ausgearbeitet und beherbergt in seitlichen Taschen die Teile der Elektrik inkl.

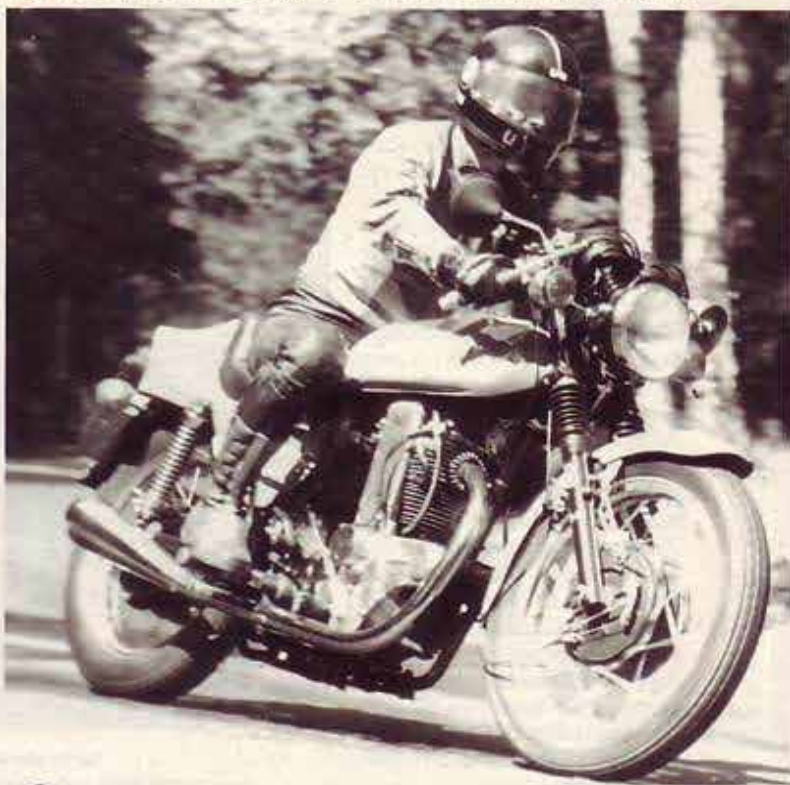
Batterie. Kotflügel spendeten AWO und RT zum Umbau, Instrumente und Drehzahlmesserantrieb stammen von der Zschopauer Marke. Tacho und Drehzahlmesser lagern in geschmackvollen Gehäusen aus Novotex gefertigt. Den Scheinwerfer spendete der Traktor „Zetor“, und der Einsatz kam von Lucas aus der Zschopauer Serienfertigung für den Export nach England, ebenso die Schalterbetätigung für die Elektrik. Lenker á la Magura, alle Hebel und Betätigungselemente sind in Handarbeit entstanden. Eine MZ-Antriebskette kam als Primärkette zur Verwendung und musste wegen ständig gebrochener Rollen oft gewechselt werden, für den Sekundärantrieb spendete ein Mähdrescher die Kette in den Abmessungen 3/8" x 5/8".

Aber auch bitteres Lehrgeld musste gezahlt werden, aufgrund der Beteuerung des Vorbesitzers, der Motor ist 1a überholt, wurde dieser ungeöffnet in den neuen Rahmen eingebaut und das war sträflicher Leichtsinns. Zu Beginn der dritten Ausfahrt mit dem neuen Schmuckstück riss unmittelbar nach dem Starten des Motors aufgrund von Alterungsrissen das Pleuel ab. Nach diesem kapitalen Pleuelabriss wurde alles, was sich im Motor dreht, zerstört und musste neu gefertigt werden. Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Ventile, Ventilführungen, Nockenwelle, Steuerkette waren unbrauchbar zerstört, selbst die Ventilsitze und die Zylinderlaufbüchse waren beschädigt, der Kolbenbolzen war zersplittert. Die Teile wurden vom Besitzer erst einmal auf dem Reißbrett neu entworfen, Teile der Kurbelwel-

le und das Pleuel wurden in Nacharbeit im VEB ROBUR Werk aus 16MnCr5 vorgefertigt, die Feinbearbeitung übernahm Horst Kretschmer und spendete als Pleuellager ein Neuteil von

Die Endmontage der Maschine im April 1981 war ein fachlicher Hochgenuss und die Krönung für viele Stunden Nacharbeit

seiner NSU Max, die Nockenwelle drehte der Besitzer aus gleichem Material, und Peter Donath übernahm das Schleifen und das Härten. Selbst die Schlepphebel mussten überarbeitet werden, mit einem Spezialschweißverfahren wurde in der Versuchsabteilung des VEB ROBUR sehr hartes Material aufgetragen und mit einer eigens entwickelten Schleifvorrichtung die Balligkeit geschliffen. Als Kolben fand sich ein Teil des PKW „Polski Fiat“ zum Umbau, damit wurde der Hubraum auf 380 ccm angehoben. Die Ventile wurden aus russischen LKW Motoren umfunktioniert und die Ventilführungen aus denen des LKW LO. Engpass war die Beschaffung einer Steuerkette, und da half Kollege Zufall aus. In einer Zittauer Textilfabrik wurden Schweizer Webautomaten angeliefert und genau an



Die Fahrten mit der „Exotin“ waren immer mit viel Freude verbunden

Ihr Spezialist für Harley-Davidson

Milwaukee District

- Teile und Service für Harley-Davidson
- Exklusive Um- und Aufbauten
- Tuning, TÜV und Abnahmen
- Hol- und Bringservice

Telefon 0351 4045456 - Fax 0351 4045455
www.milwaukee-district.com

Ihr Fachhändler für klassische Motorräder

Classic Motor Depot

- große Auswahl an klassischen Motorrädern aller Marken von ca. 1920 - 1980
- Gebraucht- und Neuteile für viele Marken
- Voll- und Teilrestauration von Zweirädern

Telefon 0351 4045454 - Fax 0351 4045455
www.classicmotordepot.de

Königsbrücker Straße 96 · 01099 Dresden (in der Zeitenströmung)



In Braunsbach präsentiert „Klacks“ die AJS-Eigenbau in der Ausführung für den Straßenverkehr

Straßenverkehr umgerüstet werden konnte.

Ernst Leverkus, der große „Klacks“, war regelrecht verliebt in das Motorrad, und auf seine Frage nach der Bauzeit der Maschine sagte er nach der Antwort des Besitzers: „Nein, sieben Monate, das kann ich nicht schreiben, das glaubt niemand.“ 1979 wurde im Februar nach dem Kauf mit dem Sichten der Teile begonnen, eine Grundkonzeption über den Neuaufbau erarbeitet, Teile und Materialien beschafft, Skizzen gemacht, Termine vorbereitet und geplant. Im Oktober des Jahres 1980 startete der Neuaufbau in seine „heiße“ Phase, jede freie Stunde wurde genutzt, und täglich bis tief in die Nacht brannte in der Garage das Licht, und es wurde gewerkelt. Tatsächlich stand das Motorrad im Glanze der Frühlingssonne im April 1981 fahrfertig vor der Garage – drei Wochen später folgte der kapitale Schlag. Die Motorrekonstruktion verlief wegen Terminproblemen während der

denen befand sich die gesuchte Kette und wurde in den Motor der „AJS-Eigb.“ eingesetzt. Ebenfalls über Kette wird die Lichtmaschine einer „Molotow“ M 72 angetrieben, diese liegt vor dem Motor in einem tragenden Teil des Rahmens in einer Stahlrohrbüchse und verbindet gleichzeitig die an dieser Stelle zusammenlaufenden Rahmenrohre. Die Zündanlage wurde von Magnet auf Batterie umgebaut. Als Vergaser zieht ein 36 mm Dell'Orto seine benötigte Luft ungedämpft ein, diesen Vergaser besorgte der ehemals bekannte NSU Rennfahrer Hans Baltisberger noch für seinen Rennkollegen Schneider. Den „Öltransport“ für die Trockensumpfschmierung übernimmt eine Zahnradpumpe der Firma NSU und wird über die Kurbelwelle angetrieben. Die Auspuffanlage ist natürlich maßgefertigt, allein das Krümmerrohr aus 48 mm dickem Auspuffrohr des LKW LO zu biegen, war ein Kunstwerk für sich. Das Lackieren der Aufbauteile übernahm Bernd Förster als Experte für Sonderwünsche.

Als 1986 auf dem Schleizer Dreieck von Horst Geilsdorf der Sport mit ehemaligen Rennmaschinen aus der Taufe gehoben

wurde, war die Nocke am Ort ihrer Geburt dabei, am meisten staunte dabei wohl Altmeister Walter Knoch über die Maschi-



So ist die Maschine heute noch zu bewundern, wer es möchte, hat die Gelegenheit, am 29.09.2007 beim Motorradfahrtreffen des „Freien Motorradfahrer-Freundeskreises“ in Zittau

ne seines ehemaligen Konkurrenten Schneider. Als sich abzeichnete, dass dieser Neustart in der DDR Zukunft haben sollte, wurde die Maschine als Rennmotorrad zurückgebaut und schwarz umlackiert. Der Umbau war allerdings so geschehen, dass alle Teile für den Rennbetrieb neu gefertigt wurden und mit relativ wenig Aufwand das Motorrad durch Teilewechseln flink für den

Fertigung der Teile sehr schleppend, und es dauerte ein weiteres Jahr bis zum Neustart.

Es gäbe noch tausend kleine Dinge zu berichten, es soll genug sein, wir wollen uns beim Fahren etwas an den Exoten erfreuen, und vielleicht trifft der eine oder andere Motorradreak bei einer Tour einmal auf so ein geschildertes Exponat, und dann kann darüber weiter geklönt werden.

MOTORRADVERKLEIDUNGEN

MILB

MOTORSPORT

MOTORCYCLE BODYWORKS

fon / fax: 037362 / 8524 · www.mlb-motorsport.com