



5. MOTORRAD-URGESTEIN GÜNTER KOCH...

... erfüllte sich mit der „KTS“ seinen Traum

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
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

Schon immer träumten einzelne Motorradfahrer davon, in ihrem fahrbaren Untersatz als Antriebsaggregat einen Automotor zu haben, so auch Günter Koch aus dem mecklenburgischen Raben Steinfeld. Über viele Jahre waren die Gebrüder Koch auf den Motocross-Strecken der DDR mit ihrem Gespann aktiv und bekannt, sogar zu Meisterehren brachten sie es. Günter Koch ist Jahrgang 1935 und war im Gespann seines Bruders Jürgen der „Turner“ auf den Rennstrecken. 1952 begannen sie bei der GST mit dem Motorsport und starteten später auf der Hausstrecke beim Teterower Bergringrennen auf einem AWO Gespann mit einem speziellen Motor aus dem Suhler Werk ihre Karriere im Motocross- Gespannsport. 1960 wurden sie in dieser Disziplin DDR-Meister. Ihren wohl schön-



sten Erfolg feierten sie 1984 auf dem Teterower Bergring als Sieger in der offenen Gespannklasse mit ihrem 500-ccm-Jawa-Eigenbaugespann gegen starke internationale Konkurrenz mit zum Teil 900 ccm starken Yamahamotoren. 1988, nach ihrem letztem Start auf der Hausstrecke, wurde der berühmte Helm als aktive Sportler an den Nagel gehängt, aber da war das Motorradfahrerleben noch lange nicht beendet, jetzt ging es im Rallye- und Langstrecken-sport sowie beim Touren zur Sache.

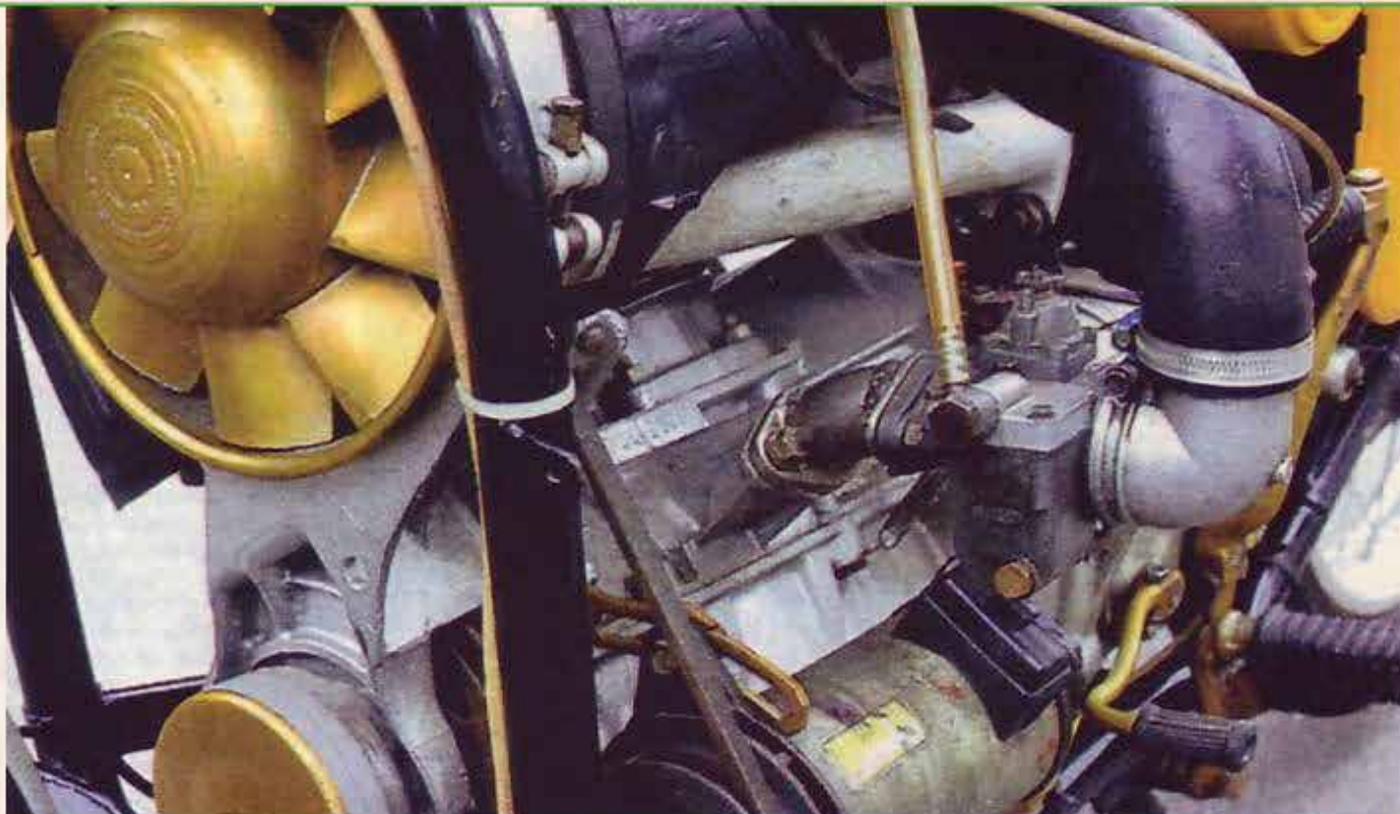
Friedel Münch sorgte für Sensationen auf dem Motorradsektor mit seinen gleichnamigen „Motorradmonstern“, die Kolosse wurden von NSU-Automotoren angetrieben. Da wurde von den Brüdern Koch die Idee geboren, um den Trabantmotor ein Motorrad zu bauen, ein findiger Bastler hatte bereits einen Wartburgmotor in ein Motorradfahrgerüst implantiert, ein Trabantmotor drehte sich auch in einem Motorradfahrgerüst als „Trabasaki“, und warum sollte man es nicht mit dem „Trabi“ selbst probieren. Das Tüfletrio Günter Koch, Bruder Jürgen als Schweißexperte und Kfz-Ing. sowie Werkstattmeister Burmeister machten sich gemeinsam über das Projekt her. In Erinnerung hatte man Friedel Münchs gewaltiges „Mammut“-Motorrad, und dazu

wollte man ein Zweitakt Gegenstück schaffen. Klar, dass sich dafür der Trabantmotor anbot, und als Basisfahrgerüst wählte man das bewährte Teil der AWO Sport aus Suhle. Von Anfang an war dem Trio klar, dass man bei der Zulassung den sauberen Weg über die KTA

Günter Koch präsentiert seine „KTS“ anlässlich des Edelschrauber-Wettbewerbes der TÜV Akademie in Zittau

Später wurde die Maschine an gleicher Stelle als Gespann vorgestellt





oben: Die Motoransicht der „KTS“ von der linken Seite, der Trabantmotor ist deutlich zu erkennen

unten: Auch in dieser Detailansicht sieht man das Gebläse für die Zwangskühlung



geht, und diese Hürde wurde von den geradlinigen Mecklenburgern 1973 auch mit Bravour gemeistert. Nach einem knappen Jahr Bauzeit war die Sensation perfekt, die „KTS“ stand zur Probefahrt bereit, „KTS“ bedeutet „Kombination Trabant – Simson“.

Der gebläsekühlte Motor mit 600 ccm Hubraum und einer Leistung von 26 PS wurde in den umgebauten Rahmen gehängt und per Kickstarter zum Leben erweckt. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Kardanwelle. Diese sowie auch das Schalt- und Kardange-

kopf bis zu den Fußrasten wurde neu gestaltet. Der Zweizylinder-Zweitaktmotor des Zwickauer „Kultkleinwagens“ musste aufgrund seiner Baukonzeption längs in das Motorradfahrwerk eingebaut werden. Ansonsten wären die Probleme für die Kraftübertragung zum Kardantrieb für das Hinterrad zu kompliziert geworden. Eine gut durchdachte Anflanschung für das serienmäßige Getriebe der AWO T löste das Problem relativ einfach. Auch wurde die Getriebeabstufung der Touren-AWO beibehalten; das für wesentlich weniger Leistungsübertragung konzipierte Suhler Produkt verträgt klaglos die fast doppelte Leistung des Trabant-Antriebsaggregates. Auch die Möglichkeiten, das Viergang-AWO-Getriebe mit der Hand oder mit dem Fuß zu schalten, wurde beibehalten, und selbst das „Kicken“ ist für einen gestandenen Motorradfahrer eine Ehrensache und wurde übernommen, denn es brachte ja gleich einen weiteren Vorteil mit, die Kapazität der 12-Volt-Batterie und damit eine kleinere Bauform konnte gewählt werden. Relativ aufwändig gestaltete sich die Auspuffgestaltung mit ihrem Schalldämpfer. Auf den Fotos ist die Lage des Schalldämpfers unter der Einmannsitzbank, neben dem Luftfiltergehäuse, gut zu erkennen. Ebenso findet man auf den Bildern die originalen Anbauteile des „Trabimotors“ eindeutig wieder, selbst die Zwangskühlung mit dem originalen Gebläse wurde praktischer und sichererweise übernommen.

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)

triebe stammen aus der Suhler Serie. Das Fahrwerk musste modifiziert und der Rahmen um acht Zentimeter verlängert werden, die gesamte Rohrführung vom Steuer-



Der Meister auf dem Meisterstück, die „KTS“ des Trios Koch/Koch/Burmeister einmal im eher seltenen Solobetrieb

O-Ton von Günter Koch im Jahr 1991 anlässlich einer Edelschrauber-Präsentation auf dem TÜV-Gelände in Zittau: „Dieses Fahrzeug ist von 1973 bis 1991 ca. 250.000 Kilometer als Seitenwagenmaschine bewegt worden. In sportlichen Wettbewerben und auf dem täglichen Weg zur Arbeit, zu Urlaubstouren bis nach Bulgarien oder zu den klassischen Motorradfahrertreffen des ehemaligen Ostblocks. Dieses Motorrad ist mehrfach in der Fachpresse erwähnt bzw. als interessanter Eigenbau bei entsprechenden Veranstaltungen gewürdigt worden. Der Sinn dieser Konstruktion muss in der Suche nach mehr Leistung und Standfestigkeit, mit damals handelsüblichen

Teilen, gesehen werden. Man könnte auch sagen: „Plan erfüllt!“ Zitatende.

So einfach und so praktisch ist er, als Motorrad-Urgestein kann man ihn mit ruhigem Gewissen titulieren, noch immer schraubt und fährt der 72-Jährige rastlos durch die Lande. Wenn andere mit viel Pomp und Hallo ihren 70. Geburtstag feiern, sitzt er auf dem BMW K100-Gespann und düst auf der traditionellen Langstreckenfahrt durch die Nacht, der Zufall – oder war es auch gutgemeinte Absicht der Organisatoren – wollte es so, dass ausgerechnet in der Nacht, als sich dieses Jubiläum rundete, in seiner Heimat in Schwerin eine DK angesteuert werden musste. Der Günter traute seinen Augen nicht bei der Ankunft, da standen sie fein aufgereiht, die Freunde und die Familie, alle gratulierten ihm, aber es durfte keine Verzögerung geben, das Zeitlimit sah keine Feierstunde vor, und er zischte wieder hinaus in die dunkle Nacht als einsamer „Reiter“. Aber er hat auch eine Familie und pflegt diese Bande recht gut. Fünf Kinder hat er mit seiner Rosi, und sie war sehr oft an den Brennpunkten des Rennsports als gute Fee dabei.

Heute fahren bereits die Enkel aktiv im Motocross und auf Opas Gespann. Dass es noch recht lange so für die beiden bleibt, wünschen wir alle.

Die Gespannprofis entwarfen für vorn eine Schwingenkonstruktion mit Langarm, denn dass ihr Produkt einmal auf drei Rädern fahren sollte, war ja nur eine Frage der Zeit. Das 19-Zoll-Vorderrad stammt von Jawa und ist ein Relikt aus alter Rennzeit. Die Bremskräfte werden vorn mit einer großen Trommelbremse der 500-ccm-Jawa verzögert und hinten mit dem kompletten 18-Zoll-Simsonrad. Als Federbeine kommen an beiden Schwingen Produkte von MZ zum Einsatz. Ebenso fanden der Tank und die Lampe der ETS aus Zschopau Verwendung. Die Lichtmaschine des Trabants liefert für das Bordnetz 12 Volt und gibt 220 Watt Leistung ab. Im Solobetrieb erreicht Günter mit der Maschine 130 km/h Höchstgeschwindigkeit, und im Gespannbetrieb reicht es immerhin noch zu 110 km/h.

Prämiere für das Produkt des Schraubertrios war im Jahre 1973. Unterdessen hat das Unikat weit über 300.000 unfallfreie Kilometer auf dem Tacho. Noch heute (am 13. Januar 2007) ist das Gespann, unterdessen bereits generalüberholt, noch bei den Wintertreffen auf Schloss Augustusburg zu bestaunen.

MOTORRAD MESSE '07

WESTERZGEBIRGE

in Aue

EINTRITT FREI!

50 Jahre

ADAM

LAUER MSC e.V.

1957 - 2007

- Leistungsprüfstand
- Offroad-Parcour für Jedermann
- Motorradshow & Fahradfreestyleshow
- Tombola
- Rennsportausstellung

14./15. APRIL

10.00 - 18.00 Uhr

bei Mercedes-Benz · Damaschkestraße 30 · 08280 Aue

Oppel



MSR Aue/Thurgau, Sachsen-Anhalt, St. 24 12 071 / 039 1 18, MSR Ebnath/Hg., Westfälische, St. 11 03 1 / 039 1 18
MSR Pöschel, Westfalen, St. 11 03 1 / 039 1 18, MSR Pöschel/Hg., Westfälische, St. 11 03 1 / 039 1 18

