WIE AUS EINER VICTORIA „BERGMEISTER" V 35 EINE VICTORIA „BERGHÄNEL" V 400 ENTSTAND

Text: Jürgen Kießlich
Fotos: Jürgen Kießlich, Dr. Berghänel

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 (siehe TOP SPEED 04/07)**
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**

Die Brüder Xaver und Richard Küchen entwickelten Anfang der 50er-Jahre den Motor der Victoria Bergmeister mit 350 ccm Hubraum, es war ein Zweizylinder Viertaktmotor in V - Form konzipiert. Das ganze Motorrad war zu jener Zeit bereits etwas antiquiert und deshalb versuchte 1955 der neue Entwicklungsingenieur der Firma Harald Oelerich das Modell zu überarbeiten. Dazu gehörte u.a.m. eine Zweivergaseranlage, da die Urvariante mit einem Vergaser und stark verwinkeltem Ansaugtrakt ständig Probleme bereitete; auch das Fahrwerk mit der überalterten Geradwegfederung sollte hinten mit einer Schwinge versehen werden. Daraus wurde aber leider außer der Entwicklungsarbeit nichts mehr, denn die Nürnberger Traditionsfirma fusionierte zur Zweiradunion und das Modell „Bergmeister" war damit leider Geschichte.

So eine „Bergmeister" aus dem Baujahr 1953 konnte Dietmar Berghänel erwerben. Neben verschiedenen anderen fahrbaren Projekten galt das Hauptaugenmerk des Elektronikers Dietmar Berghänel aus Karl-Marx-Stadt der ständigen Verbesserung seiner Victoria „Bergmeister" V 35. Der diplomierte „Tüftler" analysierte akribisch die Schwachpunkte der Maschine und machte sich daran eine „Berghänel" zu schaffen. Dieses Motorrad, mit dem sehr interessanten 350-ccm-V-Motor, war in der ehemaligen DDR eine absolute Seltenheit und Dietmar setzte sein ganzes Können in diesen Umbau. Von 1973 bis 1975 befand sich das Motorrad in seiner ersten Umbauphase, die zweite Phase folgte 1984/85. Zuerst baute er den Motor auf den Betrieb mit zwei Vergasern um und bestückte ihn mit zwei 24-mm-BFV-Vergasern. Er fertigte völlig neue Zylinder aus Aluminium mit eingezogenen Schleudergussbüchsen, um dabei gleich den Hubraum auf fast 400 ccm anzuheben. Die Ventilsteuerung funktionierte er total um und fertigte neue Kolben. Selbst die Lagerung der Kurbel- und Nockenwelle konstruierte er neu, beide Wellen lagerte er zum Teil in Nadeln; beim Umbau von Steuerkette auf den Antrieb mit Rädern arbeitete auch hier der Ex-Rennfahrer und Experte für Spezialentwicklungen an Motoren, Getrieben, etc. Eckhard Finke mit. Bei Variante 1 wählte Dietmar Berghänel Steuerräder mit Schrägverzahnung, den Nachteil der Laufgeräusche bei betriebswarmem Motor umging er bei Variante 2 wieder, indem er auf Kettenantrieb mit Dacia-Bauteilen umrüstete. An den unteren Pleuelaugen ersetzte er die Rollenlager mit Nadelkränzen.

Das originale Kettengetriebe von Victoria blieb im wesentlichen unverändert, aber für den Sekundärantrieb zur Kraftübertragung auf das Hinterrad konnte ein Kardan der Zschopauer BK als Umbauobjekt herhalten, die Drehrichtung musste umgekehrt

Die Berghänel-Zündelektronik ist vor dem Steuergehäuse angeflanscht

Der Blick auf den „gut aufgeräumten" Motor der Berghänelchen Eigenbau-Victoria

werden, die Kardanwelle läuft dem neuesten Stand der Technik entsprechend in Öl, gut geschützt und gelagert im Schwingenholm erhielt sie am Getriebeausgang ein selbst konstruiertes Kardangelenk. Die Kupplung wurde gleich miterneuert, ein neu gestaltetes Drucklager fertigte er dazu an, vergrößerte die aus Cosidmaterial gefertigten Reibbeläge, dazu musste auch die Mitnehmerscheibe analog geändert werden, die Anzahl der Druckfedern wurde von drei auf sechs erhöht. Die Leistung der Maschine liegt bei etwa 27 PS bei 7.000 Umdrehungen der Kurbelwelle und die erreichte Endgeschwindigkeit wird bei ehrlichen 140 km/h gemessen.

Als Rahmen fand ein Exemplar der Suhler Sport AWO Verwendung, oder besser in seinen Grundzügen, denn dieser musste ja den Gegebenheiten des Motors, seiner Bauform und der vielen veränderten Details der Maschine angepasst werden. Der Motor wurde vierfach in Gummiselenten aufgehängt und es gab keinerlei spürbare Vibrationen mehr im Fahrbetrieb. Als Zugabe wurde gleich noch eine neue Auspuffanlage entwickelt, dazu waren ebenso wie beim Umbau auf die Zweivergaseranlage wesentlich Veränderungen an den Zylinderköpfen notwendig. Das Vorderrad wurde mit einer modifizierten MZ-Gabel geführt, selbstredend erhielt die Aufnahme der Gabel im Steuerrohr eine Lagerung mit einstellbaren Kegelrollenlagern. In der 1. Variante war das Motorrad mit einer geänderten Bremse der BK als Doppel Simplexfunktion ausgerüstet, am Hinterteil der Maschine arbeitet nun auch eine sehr stabile, natürlich selbst entwickelte Kastenschwinge und Federbeine der AWO Sport. Gute Freunde besorgten für die 2. Umbauphase einen Satz Räder, der ehemals seinen Dienst in einer SR 500 von Yamaha verrichtete und damit kamen dann auch die japanischen Scheibenbremsen zum Einsatz.

Als perfekter Elektroniker baute er das elektrische Bordnetz total um, fortan spendete eine Drehstromlichtmaschine der späten MZ - Modelle, die er auf den Kurbelwellenstumpf fixierte, mit 12 Volt die elektrische Energie. Da ist es auch nicht verwunderlich, dass er für sein Motorrad eine total neue Thyristorzündanlage nach modernsten Erkenntnissen entwickelte, natürlich kontaktlos und mit selbst konstruierter Fliehkraftverstellung. Zwei in Reihe geschaltete Sechsvolt NC-Sammler wurden hinter den Seitendeckeln untergebracht. Die Zylinderköpfe wurden zur Erzielung einer optimaleren Verbrennung mit einer zweiten Zündkerze auf Doppelzündung mit insgesamt vier Zündspulen umfunktioniert.

Das Motorrad in seiner 3. Ausbaustufe mit ihrem „Schöpfer" beim Motorrad-Eigenbauwettbewerb der TÜV-Akademie Zittau

Das gesamte Design der Maschine wurde nach eigenen geschmackvollen Ideen völlig neu gestaltet. Der später promovierte Elektroniker ist ein ebenso geschickter Handwerker und fertigte sich Modelle an, um damit eine Cockpitverkleidung, Sitzbankunterbau, Seitenkästen und Kotflügel zu gestalten. Die Teile wurden aus Glasfaser und Epoxydharz laminiert. Tacho und Drehzahlmesser spendete ein 1500er-Lada, die elektronische Anpassung der Instrumente an das Bordnetz vom Motorrad waren für den Diplom-Elektroniker eine leichte Übung.

Die Liste über die Aufzählung der Details kann noch weiter fortgesetzt werden, es soll hiermit genügen. Aber bitte noch einmal die Bemerkung, es ist alles so schnell und einfach niedergeschrieben, aber dahinter verbirgt sich viel Geist, Schweiß und perfekte Handwerksarbeit, sowie immenses Organisationstalent um alle Materialien im Lande der „Mangelwaren" zu beschaffen, auf keinen Fall darf die uneigennützige Hilfe guter Freunde, um das Werk zu vollenden, nie vergessen werden.

In der Maschine verbirgt sich eine ganze Reihe hochinteressanter Details, die bis zur Patentreife ausgeklügelt sind. Edelschrauber Berghänel ist nicht nur Bastler und Tüftler, sondern auch eifriger Tourer und bewegte die Maschine auf vielen Straßen des Ostblocks problemlos. Als „Klacks" 1989 noch als „geheimer Gast" des Autors in Zittau beim Motorradfahrertreffen weilte, standen ihm vor Staunen die Haare zu Berge, er lernte nicht nur die „Berghänel V 400" kennen, fast alle in dieser Serie vorgestellten Maschinen und noch mehr standen hier vereint.

Lustig ist auch die Geschichte um die Zulassung der „Bergmeister" 1977. Die zuständigen Genossen der VP-VK Karl-Marx-Stadt hatten kein Problem damit. Nach ihrer Meinung: „Was sollen wir denn hier zulassen, wenn nicht so etwas (also Victoria „Bergmeister"). Natürlich muss ein AWO Rahmen verwendet werden, denn in der DDR gibt es ja keine „Bergmeister" !!!!" So war das, und derartige Beispiele gibt es am Band zu schildern. Aber dann kam Dietmar während einer Ausfahrt an einen kundigen Polizisten – diese gab es natürlich auch – und der meinte, so geht das nicht und zog die Zulassung ein. Nun ging der Weg mit Bauartgutachten über die KTA (Kraftfahrzeugtechnische Anstalt der DDR), und es wurde alles geregelt, bis auf den Namen der Maschine. Dieser lautete fortan auf behördlichen Beschluss „ZSB" – ganz einfach als Abkürzung für „Zusammenbau".

Die Geschichte ist noch nicht beendet, das Motorrad landete nach 1995 im unterdessen neu entstandenen Motorradmuseum im Wasserschloss Klaffenbach um interessierte Besucher damit zu erfreuen, und dann brach 2002 die große Flutkatastrophe über das Museum herein. Auch die vier Motorräder des Dr. Berghänel standen im Wasser und wurden bis 2004 wieder generalüberholt.

BIKERs JOURNAL
www.bikers-journal.net