

„Grenzgänger“, Geschichten ...

... aus dem Leben eines jungen Motorradfahrers aus Ungarn in der DDR – Teil 1



Die Kopie der Yamaha YDS 3 entstand aus der Pannonia P 21, der Lenkungsdämpfer war nicht notwendig, er war eher modisches Beiwerk

Ferenc Wayand, als treuer Freund mit dem Rufnamen Ferry war unter den Insidern der „außergewöhnlichen“ Motorradzene der ehemaligen DDR gut bekannt. Mit Fug und Recht können wir ihn als „Grenzgänger“ zwischen fünf Staaten bezeichnen, aber auch als „Grenzgänger“ bei der Erreichung seiner persönlichen Ziele und Pläne. Das, was hier niedergeschrieben ist, besteht aus Wahrheiten über eine einzelne Person, nicht wie mitunter bei derartigen Geschichten, wenn Autoren Sensationsmeldungen verschiedener Personen unter einem Namen vereinen.

Der Ungar ordnet alles persönliche zur Erreichung seiner erwünschten Ziele als leidenschaftlicher Motorradfahrer mit exotischem Maschinenmaterial unter. Obwohl in seinen Adern auch etwas deutsches Blut fließt, von väterlicher Seite kamen Vorfahren aus Oberfranken,

brennt in ihm das Feuer, der Wandertrieb und das Temperament der ungarischen Nation. Sein Leben erinnert in vielen Beziehungen bei der Erlangung seiner Wünsche an den „Tanz auf einer Rasierklinge“, insbesondere in der Existenz zwischen drei sozialistischen und zwei nicht-sozialistischen Staaten war das ein politischer, sehr gefährlicher Balanceakt. Seine Motorradfreunde in der DDR im engen Kreis waren über seine Aktionen informiert, unterstützten ihn dabei nach besten Möglichkeiten und hielten „dicht“, nichts von seinen geheimen Aktivitäten um seine Motorräder später in die Bundesrepublik zu bringen drang an die Ohren der Staatssicherheit. Dieser Umstand ist besonders jetzt, in der Zeit danach, eine große Beruhigung, dass es keine Trübung und Enttäuschung der Motorradfahrer-Freundschaften gibt.

Ferenc wurde 1954 in Miskolc, weit im östlichen Teil Ungarns geboren. Nach dem Fachabitur mit Berufsabschluss kam er 1973 im Rahmen des Austauschs von Studenten an die TU nach Dresden. Dort erwarb er eine MZ TS 250 und machte damit die Umgebung unsicher. Aufgrund einer Spezialisierungsrichtung auf dem Gebiet der Elektrotechnik wurde er an die Hochschule für Elektrotechnik in Zittau versetzt. Dort nahm das „Schicksal“ seinen Lauf, hier lernte er seine spätere Frau Ursula kennen und eine ganze Reihe ebenso besessener Motorradfreunde mit dem Hang für das Exotische. Motorräder von der Stange waren etwas ganz normales, hier werkten „Edelschrauber“ an ausgefallenen Motorrädern, in den vorausgegangenen Berichten wurden alle dies Produkte bereits detailliert vorgestellt.

Da ihm die Einberufung zum Militärdienst in seinem Heimat-

land bevorstand warf er das Handtuch im Studium, von 1976 bis 1978 leistete er in Ungarn seinen Dienst in der Armee. Auch hier gab es ein Erlebnis der besonderen Art, welches unseren Freund besonders auszeichnet. Ein Mitsoldat war an einer elektrischen Hochspannungsanlage verunglückt, unter Einsatz seines eigenen Lebens rettete er dem Kameraden selbstlos das Leben. Dafür wurde er vom Ministerrat der ungarischen Regierung ausgezeichnet. Während seiner Dienstzeit kam er in den Besitz einer Pannonia Modell P 21, diese hübsche Zweizylinder-Zweitaktmaschine war eine Lizenznahme der Yamaha YDS 3. Damit kehrte er in die DDR zurück und begann mit dem Umbau zum Motorrad seiner Träume. Ferry ist nicht nur intelligent, er ist unwahrscheinlich begeisterungsfähig, er motiviert sich bis an die physischen und psychischen Grenzen und ist au-

Während einer Sprintprüfung auf der Lückendorfer Bergstreck war die P 21 den MZ TS 250 eindeutig überlegen

ßerdem handwerklich enorm vielseitig talentiert.

Seine Ideen zum Umbau der Pannonia beschränkten sich vorrangig auf Designveränderungen an Sitzbank und Seitenblechen, aber ganz besonders einer totalen Veränderung der Räder und Bremsen. Es war der Einstieg in die Edelschrauberszene nach vorangegangenen Basteleien und es wurde ein Meisterstück daraus. Probleme gab und gibt es nicht für Ferenc, sie sind da um gelöst zu werden. Er wollte aus der Pannonia eine „echte“ Yamaha machen. Natürlich sollte alles weitgehend selbst gefertigt werden. Um Dreharbeiten selbst ausführen zu können baute er sich in seiner Blech-Minigarage erst einmal eine Drehbank. Am wohlgeformten Tank sollte nichts verändert werden, meinte „Designer“ Ferry, aber die Sitzbank ist ja ein Sofa, die wird umgebaut. Aus den Tankteilen einer EMW R 35 fertigte er sich das geschmackvolle Heckteil der Sitzbank. Die Polsterung übernahm der „Haussattler“ der Zittauer Edelschrauber. Bei der Neugestaltung der Seitendeckel hatte er die gleiche glückliche Hand wie beim Bau der Sitzbank. Das waren die leichten Vorübungen, Gussräder sollten in der „Pseudo-Yamaha“ laufen, das Aussehen der 18“ Zollräder wählte er in der einschlägigen westlichen Fachpresse und fertigte erst einmal die Zeichnungen an. Danach fertigte er nach eingehender Beratung mit Fachleuten einer Zittauer Gießerei die Holzmodelle für das Einförmen an, das gelang ihm in bester Qualität nach Meinung der Former aus dem VEB Betrieb. Bei Kolbenfinke, so der Name der Firma vor der Verstaatlichung, wurden die Räder im Sandgussverfahren aus Aluminium gegossen. Es war nicht einfach die geforderte Legierung zu finden, Erfahrungsbzw. Laborwerte gab es nicht,



man verwendete eine Alu-Legierung die in der Volkseigenen Industrie für die Fertigung von Zylinderköpfen für Kompressoren verwendet wurde. In einer Nachtschicht war das Problem geklärt und die Rohlinge lagen in der kleinen Werkstatt des Motorradfreaks. Ebenso während Nachtschichten wurden die Dreharbeiten der Räder in einer staatlichen

Fabrik für die Fertigung von Textilmaschinen erledigt. Es war nicht zu fassen, ein Satz traumhaft schöner Gussräder glänzten vor den Augen der versammelten Edelschrauber. Ohne lange Pause ging es an die Fertigung der kompletten Scheibenbremsanlagen für Vorder- und Hinterrad. Außer Kleinigkeiten wie Schrauben, Entlüfterventile und Bremsschläuche fertigte er alles selbst an. Die Bremsscheiben drehen waren eher nicht das Problem, schwieriger war schon die Fertigung der Bremssättel. Auch hier gingen wieder Entwürfe, Berechnungen, Modellfertigung etc. voraus. Kollegen der gleichen Gießerei übernahmen das Fertigen der Abgüsse, für ein, zwei Flaschen „Lunikov“ klappte das schon und Ferry erledigte die folgenden Maschinenarbeiten selbst. Toll war seine Idee

die Bremskolben aus Novotex zu fertigen und mit den Manschetten der Bremskolben vom LKW W 50 zu bestücken. Aus Gründen der Stofffülle der weiteren Geschehnisse kann nicht auf die Details eingegangen werden. Um es abzuzurden, es funktionierte alles, TÜV gab es nicht in der DDR, die Tricks über behördliche Abnahmen wurden bereits mehrfach in vorangegangenen Berichten erläutert und außerdem fuhr er ja unter seiner „Heimatflagge“, die Maschine war in Ungarn registriert, angemeldet und zugelassen. Auf jeden Fall erregte der Ungar ab 1979 mit der Yamaha viel Aufsehen im ostsächsischen Raum, aber nicht nur für die Freunde exotischer Motorräder, auch für die Augen der Behörden war er mit der Yamaha eine unliebsame Erscheinung, er verbreit-

MOTORRADVERKLEIDUNGEN
MLB
 MOTORSPORT
 MOTORCYCLE BODYWORKS
 fon / fax: 037362 / 8524 - www.mlb-motorsport.com



1983 war Ferry endlich stolzer Besitzer eine Royal Enfield Constellation

infizierte sich unheilbar mit dem VBBV, dem very British Bike Virus, seine Einstellung für alles auf der Motorradinsel ist beinahe als Patriotismus zu bezeichnen. Bis zum endgültigen Wintereinbruch wurde jede Gelegenheit genutzt um das Fahrerlebnis pur zu genießen. Um Publicity musste er sich nicht kümmern, im Gegenteil, wollte er nicht, denn die Behörden hatten auch schon von der Neuerwerbung des Ungarn Wind erhalten und die „Späher“ umkreisten sein Domizil. Im Winter zerlegte Ferenc die Maschine in all ihre Einzelteile um zu prüfen, zu verbessern und im alten Glanz völlig original wieder aufzubauen. In der Frühlingssonne konnte 1983 das 1. Royalfest zelebriert werden, klar das dazu der „Union Jack“ gehisst wurde und bei den Klängen von „God save the Queen“ auf die „Lady“ angestoßen werden durfte. Der stolze Besitzer überraschte dabei seine Freunde mit der Nachricht, dass bereits die nächste „Constellation“ in Ungarn zur Überführung nach Zittau bereit steht. Über den Zeitraum des Jahres 1983 holte er die Maschine in Einzelteilen in die DDR um diese dann im folgenden Jahr ebenso wie seine „Nummer 1“ einer Generalüberholung zu unterziehen. Er hatte unterdessen durch Verbindungen in die Bundesrepublik Kanäle zum Royal Enfield Club des CBBC aufgebaut und wertvolle Unterstützung in Form von technischen Informationen erhalten. An der Grenze von der CSR zur DDR war er unterdessen Stammkunde und unbeliebt bekannt, Schikane gegen seine Person waren an der Tagesordnung und jeder Grenzübergang war ein Glücksspiel. Stundenlange Befragungen und Kontrollen waren schon fast die Regel, Beschlagnahmen seiner Motorradteile gehörte schon zur Norm. Als Bürger eines sozialistischen Bruderlandes mit Wohnsitz, Arbeitsplatz und Familienbindung auf Grund seiner Ehe in Zittau war aber sein Alibi um die Grenze letztlich doch mit seinem Eigentum passieren zu dürfen, aber es nervte. Ferenc arbeitete zu dieser Zeit noch in einer Zittauer Textilfabrik als Mechaniker an hochwertigen Textilmaschinen aus der Schweiz. Die Fortsetzung der darauf folgenden Ereignisse erfährt der Leser im nächsten Heft.

tete damit ja westliche Ideologie. Damit begann eine unvorstellbare Kette von Querelen und Schikanen bis er sogar zur unerwünschten Person im Lande erklärt wurde.

Aber die Yamaha war ja nur Mittel zum Zweck, Ferenc hatte unterdessen freundschaftlichen Zugang zur Gruppe der ostsächsischen Edelschrauber gefunden und war voll integriert worden. Unterdessen hatte er einen weiteren Traum verwirklicht, in Ungarn hatte er eine seltene Royal Enfield Constellation geordert. Ein Sondermodell aus einer Edition von 105 Stück, die ausschließlich für Übersee gefertigt wurden und die am 28.04.1962 erstmalig zugelassen war. Der kräftige englische

Twin verfügte über 700 cm³ Hubraum und brachte 51 PS auf die Straße, es war mit Sicherheit das einzige Motorrad dieser Gattung auf den Straßen der DDR. Für diese Anschaffung war die umgebaute P 21 die finanzielle Starthilfe. Am Abend eines Novembertages 1982 rollte er damit in Zittau per Achse ein, ohne entsprechende Motorradbekleidung bei Minusgraden parkte er vor dem Versammlungslokal der Zittauer Motorradfreunde, die da ihren Stammtisch hatten. Unvorstellbar – unvergessen, direkt von der weiten Reise aus Ostungarn zuerst zu den Freunden. Alle Strapazen waren abgehakt, es wurde noch ein langer Abend und die erste Story - der „Brückenschlag“

wurde auch schon geboren. Während der Reise durch die CSR passierte er eine Unterführung, Motorradfahrer kennen den Effekt, sofort mit der Einfahrt ist schlagartig die Akustik verändert und mit dem Herausfahren holt einen der Schall hart verstärkt ein. Dazu der sonore Schlag des kräftigen Twins, es ist faszinierend und wird zum Erlebnis, so auch für Ferry. Vergessen die Kälte, die steifen Finger, die vielen Kilometer und, und, und, sofort noch einmal zurück und wieder das Erlebnis genießen, nach dreimaliger Wiederholung hatte er sich vorerst satt gehört und mit frischem Elan und stolzer Brust ging es weiter gen Zittau. Spätestens hier passierte das eigentlich Unvermeidliche, er