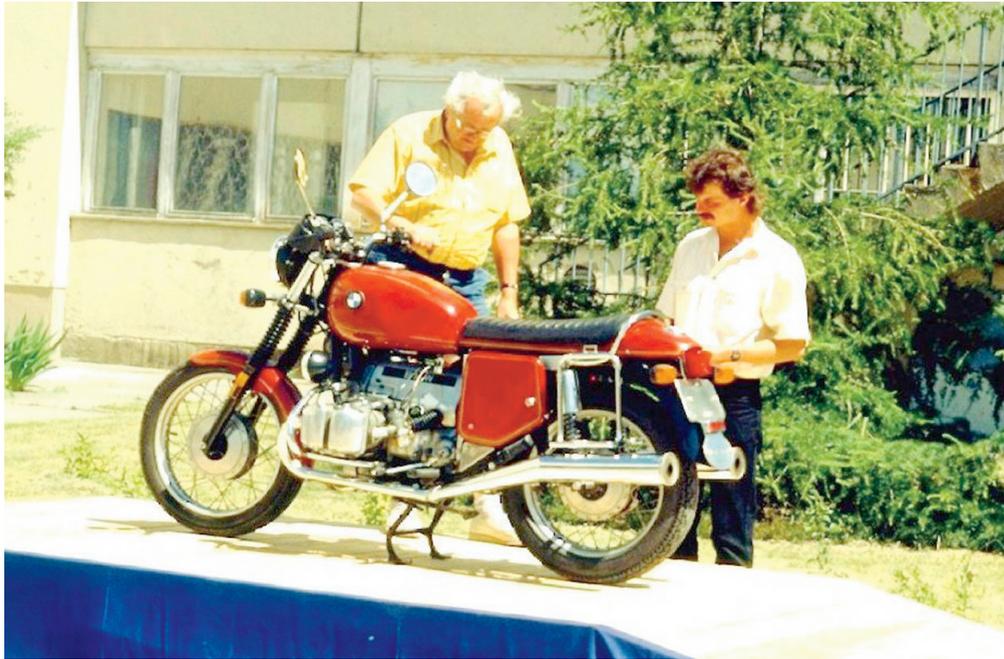




Klaus Hultsch ...

... Edelschrauber und Oldtimerfreund aus Leidenschaft



Beim Eigenbau-Wettbewerb der TÜV Akademie in Zittau überraschte Klaus Hultsch die Betrachter mit seiner eigenen BMW Konstruktion

Hultsch mit perfektem, ingenieurtechnischem Feeling selbst. Das war aber erst in der zweiten Ausbaustufe gegen 1985 aktuell. Zu Beginn des Projektes schwebte dem Edelschrauber eine BMW mit der Ähnlichkeit zur 90 S vor. Vom alten Rahmen der R 71 wurde nichts mehr verwendet. Ein neuer Rahmen wurde aus den wesentlichen Rohrführungen der AWO-S umfunktioniert. Die Schwinge dazu entstand nach eigenen Entwürfen, sie wurde dem technischen Standard der Zeit angepasst und mittels einstellbaren Federbeinen von MZ gegen die obere Rahmenführung abgestützt. Als Gabel verwendete Klaus Hultsch das bewährte Bauteil von MZ für die Beiwagenausführung, die Lagerung im Steuerkopf realisierte er fortschrittlich mittels Kegelrollenlagern, um minimale Spielfreiheit zu ermöglichen, trotzdem wurde die standardisierte Flutterbremse übernommen. Für das Vorderrad entwickelte er eine gut funktionierende Duplexbremse, eine zusätzliche Feder (außenliegend) sorgte für die exakte Rückholung der Bremsbacken. Der Bremsausgleich am Hinterrad wirkte wie allgemein moderner Standard über eine Simplexbremse. Die Motorlagerung im Rahmen erfolgte schwingungsarm in Gummiselenen, der

In Königwartha (sorbisch Rakecy) im Landkreis Bautzen lebt Klaus Hultsch. Aus Passion hat er sich schon seit Jahrzehnten den fahrbaren Oldtimern und dem Schrauben an ihnen leidenschaftlich verschrieben. Das Aufzählen all seiner mobilen Schätze auf zwei, drei und vier Rädern, die durch seine Hände gegangen sind, dürfte ihm wohl nicht ganz leicht fallen.

Als in der damaligen DDR, noch nach einem gut fundamentierten Reglement der Sport mit Kfz-Veteranen aktiv betrieben wurde, gehörte er schon lange zu den anerkannten Fachleuten. Bereits zu jener Zeit respektierte er den „Klackschen“ Grundsatz: „Erfahrung kommt vom Fahren“. Aber nicht nur den Oldtimern gehörte seine Leidenschaft, auch sein Wissen über die Tatsache, dass es jenseits der Elbe eine ganz andere (nicht nur) Motorradwelt gab, über die er sich aus geschmuggelten „Motorrad“-Heften ein eigenes Bild schaffen konnte, inspirierte ihn zu Eigenbauten auf moderner Basis, soweit es ihm möglich war. Mit seinen ständig neuen Ideen ist der „Rentner ohne Zeit“, wie er sich selbst betitelt, stets beschäftigt und rast- und ruhelos. In der hauseigenen Werkstatt kann er seine technischen Gedanken als hervorragender Handwerker selbst in die Tat um-

setzen.

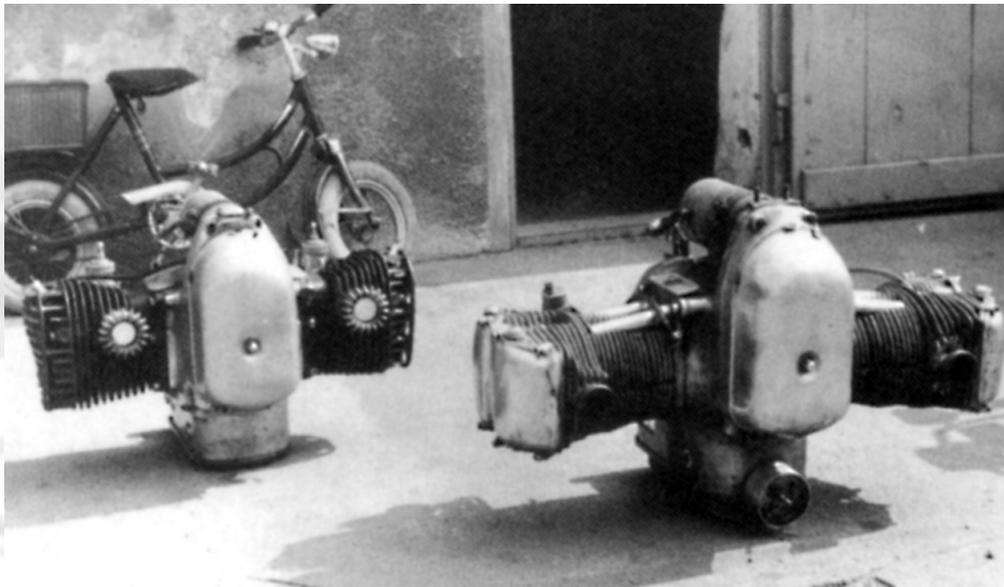
Sein wohl bemerkenswertestes Projekt ist ein Motorradeigenbau auf BMW-Basis – aus dem Hause „Blau mit Weiß“ hatte er ja schon einiges unter den Händen gehabt, aber eben immer Oldtimer, etwas Modernes sollte es endlich werden. Der Beginn der Aktion datiert so aus dem Jahr 1983, in einer Zeit, als in der DDR die englische Formulierung „do it yourself“ noch als ein Fremdwort bezeichnet werden konnte. Eher verstand man die Worte „ja rabotaju“ (im Original allerdings in kyrillischen Buchstaben geschrieben). Keine reiche Tante im Westen, auch kein Westgeld stand zur Verfügung. Dubiose Schmuggelaktionen mit alt rüber und neu zurück kamen wegen des zu hohen Risikos für ihn nicht in Frage. Selbst ist der Mann war die Devise des Königwarthaers, und er ging an sein außergewöhnliches Werk, außergewöhnlich aus dem Grund, da er einen nicht alltäglichen Umbau eines Motors ins Auge fasste, der nur mit überdurchschnittlichen technischen Kenntnissen,

einmaligen Ideen und hervorragenden handwerklichen Fertigkeiten realisiert werden konnte.

Als „Organspender“ diente eine BMW R71 Baujahr 1938, der Motor verfügte über 750 ccm, war seitengesteuert (sv) und leistete für moderne Begriffe schmale 22 PS. Außer dem Motor war für den Edelschrauber nicht viel aus dem Oldtimer zu verwerten. Eigenbau war die Devise, aber das eigentliche Problem lag beim Motor und lautete „sv“, daraus musste die Bezeichnung „ohv“ werden. Kopfgesteuert, nicht nur auf dem Papier. Der Motor musste über eine echte ohv-Steuerung verfügen, und diese konstruierte Klaus

Der mit AWO Teilen bestückte BMW-Motor, die interessante Zylinderkopf-Partie, ist gut zu erkennen





Original und Fälschung, links das Original von BMW R 71 und rechts der modifizierte Hultsch-Motor

modifizierte Motor konnte nun in das Fahrwerk montiert werden. Der Motor wurde mit einer modernen Ölwanne Marke Eigenbau versehen. Die Kraftübertragung veränderte er vollständig, das Getriebe erhielt einen neu entwickelten Antrieb und die Kupplung wurde modifiziert. Ein wesentliches Detail war die Ausstattung mit einem E-Anlasser, der Starterzahnkranz auf der Schwingscheibe wurde selbst gefertigt. Um die Wartungsfreundlichkeit zu erhöhen, installierte der Meister ein Ölfilter und eine elektrische Öldruckanzeige im Cockpit.

Es folgten viele Details mit enormem Zeitaufwand, wo sehr oft kaum ein Fortschritt zu erkennen ist. Ein AWO-Tank bot sich zum Umbau an, die Sitzbank war selbstverständlich Eigenbau und in etwa dem Wunschmodell 90 S nachempfunden. Die aufwändige Anfertigung der Doppel-Auspuffanlage war bis ins Detail Marke Eigenfertigung. Kleine, dem Trend der Zeit angemessene Raffinessen waren u. a. der Seitenständer mit Anlasssperrle, eine Warnblinkanlage, Bremslichtschalter am Handhebel und Bremslichtkontrolle. Der Luftfilter war auch made by Hultsch und versteckte sich, wie auch der Anlasser, unter der modernen Motorabdeckung. Selbstredend wurde die E-Installation mit 12-Volt-Bordelektrik ausgeführt. Die Seitendeckel kamen aus der eigenen Fertigung, ebenso wie der geschmack- und sinnvoll gestaltete Armaturenkomples. Unbedingte Erwähnung soll auf jeden Fall die originelle Gestaltung der auf den Sturzbügel ruhenden Nebelscheinwerfer finden. Der Pfiffikus fertigte die Scheinwerfergehäuse aus ausge-

dienten Alu-Kolben eines LKW. Soweit war das Werk erst einmal gelungen, bis auf den seitengesteuerten Motor, dieser blieb eben unverkennbar ein Oldtimer und bereitete seinem Erbauer viele schlaflose Nächte. Und dann kam ihm die glorreiche Idee – heute hört man mitunter scherzhaft den Slogan: „Vom Ossi lernen, heißt überleben lernen!“, das war auch so, denn wer nicht das Improvisieren gelernt hat im real existierendeN Sozialismus, der musste häufig an seiner Lebensqualität Abstriche machen. Also über Nacht fiel ihm die Lösung ein, AWO-T lautete das Passwort. Der stehende Einzylindermotor mit ohv-Steuerung, à la BMW R25 u.f. sollte dem R 71-Motor neues Leben spenden. Um den Zylinderkopf auf den rechten Zylinder des Boxers aufzupassen, war noch nicht das Problem, aber für die linke Seite musste ja die Funktionalität des Kopfes spiegelverkehrt geändert werden, das heißt, der Einlass musste mit dem Auslass um 180° getauscht werden, und das Problem löste der Meistertüftler perfekt. Das war erst die halbe Lösung. Neue Zylinder mussten gefertigt werden, auch da boten sich logischerweise die Produkte von AWO-S an, aber leider nicht „von der Stange“ gefertigt, denn der Hub des Boxers war länger als bei AWO. Kein Problem, sagte der Meister, dafür werden jeweils für jede Seite zwei AWO-Zylinder auf das entsprechende Maß zugearbeitet, zusammengepresst und mit neuer Schleudergussbuchse versehen. Dann die folgenden Ergänzungsarbeiten, neue Nockenwellen lagern, Stößel und ihre Führungen inklusive Verkleidungen fertigen, im gleichen Zuge den Querschnitt

der Einlassventile vergrößern, mehr Leistung sollte ja auch kommen. Die Kanäle für das Öl der Druckschmierung mussten exakt gearbeitet werden, die genaue Passung aller Dichtflächen sollte gewährleistet werden, sonst wären die flotten Sprüche über englische Motoren bereits zu Beginn programmiert gewesen. Aber es funktionierte alles, am Ende dürfte das Ergebnis der Motorleistung

bei befriedigenden 26 PS und der Hubraum bei 588 ccm liegen. Zur Freude des Vaters ist auch Sohn Holger in seine Fußstapfen getreten und schraubt fleißig mit, einen schönen Horex-Eigenbau präsentierte er 1994 beim Edelschrauberwettbewerb der TÜV Akademie in Zittau. Parallel dazu überraschte der Hultsch-Clan mit einem rückwärtsfahrenden AWO-T-Gespann. Einen zusätzlichen Rückwärtsgang in das Getriebe zu installieren war kein Problem.

Auch die Enkel sind schon mit vollem Elan dabei, beim Edelschrauberwettbewerb 1998 fuhren sie zur Freude aller Anwesenden in einem Kinder-LKW aus der „Fabrikation“ von Opa, der über die Steckdose gespeist wurde. Opa Hultsch konstruierte den Antrieb mittels eines Elektromotors, den er über Batterie speiste. Weitere Ideen gibt es mit Sicherheit genug. Im nächsten Report wird der „Opel-Sammler“ Siegfried Hielscher aus Zittau mit einigen seiner „Schätzchen“ und deren Geschichte vorgestellt.

6. Int. Rupert Hollaus Gedächtnis-Rennen

EUROPA CLASSIC GRAND PRIX

Gewidmet der großen europäischen Marke NORTON

18. u. 19. Juli 09

40 Jahre Salzburgring

Sa. u. So. 9-17 Uhr

NOC-AUSTRIA · Int. Norton Rally Salzburg-Sulzbach · 18.-26. Juli 09

www.noc-austria.at

www.igfc.at

TERSCHLITZ Peak seat

Wir unterstützen die Kinderkrebshilfe!

SONDERAUSSTELLUNG Norton

mit PARADE und SONDERLAUF für Teilnehmer der Int. Norton Rally mit Gleichmäßigkeitswertung

Int. Seitenwagenmeisterschaft (Rennläufe)

IGFC-Cup (3 Veranstaltungen)

Sieger Mike Hallwood in der Senior T.T. auf Norton Manx 500 1961

Silkolene®