

Manfred Firschke aus Morsbach nutzt seine Jung-Rau-Kawa Z 1000 zu gelegentlichen Starts beim ADMV Classic-Cup, hier am Lückendorfer Berg

1973 baute Manfred Rau sein erstes in Eigenregie entworfenes charakteristisches Fahrwerk, weitere folgten mit ständigen Verbesserungen und Neuerungen. Sein Augenmerk galt dem Rennsport und bis Mitte der 80er-Jahre etablierte er sich mit seinem Team in der Superbikeszene. Für die damaligen Mehrzylindermotoren erwies sich der unterzuglose Zentralrohrrahmen von Rau als die ideale Komponente. Leichtbau und hohe Steifigkeit waren die Attribute der Rauprodukte. Der schweizer Edeltuner Fritz W. Egli griff das Konstruktionsprinzip auf, brachte ergänzende, eigene Ideen zusätzlich ein und verhalf dem Produkt zu weiterem Weltruf in Fachkreisen. Zu Beginn der 80er-Jahre waren die wohl bekanntesten Tuningfirmen für großvolumige Sportmaschinen im europäischen Straßenverkehr der deutsche Fahr-

Die Exotin ist für die Rennstrecke gebaut, das lässt ihr Anblick nicht verleugnen. Das meisterhaft gefertigte Sammelstück der Abgasanlage kann hier gut trachtet werden

werksspezialist Manfred Rau, der Schweizer Fritz W. Egli, der Franzose George Martin und der Niederländer Nico Bakker. Während die beiden erstgenannten Experten auf die Zentralrohrrahmen vertrauten, konzentrierten sich Martin und Bakker auf die Gitterrohrrahmen mit unterschiedlichen FedeEgli, als Federungssystem die Cantilevervariante aber mit veränderter Fahrwerksgeometrie. Die Basis kommt aus dem Langstreckenrennsport, das lässt keins der vier Produkte leugnen, deswegen ist das Bewegen dieser Boliden nur etwas für erfahrene Männer mit kräftiger Hand. Es fällt nicht leicht. NSU OSL vom Freund Roland, mit mit der Rau einen sauberen Strich durch die Kurven zu ziehen, dafür ist das Umlegen in Schräglagen fast spielerisch zu bewältigen. Der Zentralrohrrahmen der Rau ist unten offen, wie üblich ist der Motor tragendes Element. Das Zentralfederbein ist stufenlos verstellbar, der Radstand beträgt 1.482 mm, der Lenkkopfwinkel 62,5 Grad und der Nachlauf 96 mm.

1924 gründete Simon Jung am Clevischen Ring in Köln den Handwerksbetrieb für Zweiräder und entwickelte diesen schnell zu einem Marktführer in Köln. Der heutige Besitzer Dipl.-Ing. Rolf Jung erkannte Anfang der 70er-Jahre den Freizeitwert für Motorräder und sicherte sich neben weiteren Marken auch den Vertrag für Kawasaki, Aufgrund seiner Ambitionen mit Sportmotorrädern bildete er 1980 das Jung-Kawasaki-Racing-Team, neben zahlreichen Erfolgen errang das Team 1985 mit dem Schweizer Andreas Hofmann die Deutsche Superbike-Meister-

Manfred Firschke aus Morsbach (NRW) erfüllte sich 2003 seinen Traum, einen dieser Boliden sein eigen zu nennen, und damit beginnt unsere eigentliche Ge-

rungssystemen. Rau wählte, wie schichte. Der gebürtige Oberlausitzer vom Jahrgang 1934 begeisterte sich bereits in frühester Jugend für motorsportliche Aktivitäten aller Art, die Aufzählung könnte lang sein. Tolle Erlebnisse, besonders beim Fahren, gab es mit einem Traktoren-Monstrum der Marke "Taurus", aber auch mit der der er fast im Graben landete, und was weiß der Teufel wurde zu dieser Zeit nach dem 2. Weltkrieg so "ausgegraben". Er betätigte sich beim Skijöring, auch aktiv im Moto-Cross und war Besucher aller möglichen Straßenrennsport-Veranstaltungen. Fuhr mit dem späteren DDR-Juniorenmeister im Straßenrennsport Roland Brendel aktiv als Co im Rallyesport mit einem Auto Marke Eigenbau. Mit dem VW 1400 Eigenbau gelang sogar der Erwerb einer Silbermedaille bei der Rallye "Elbflorenz" 1957. Wenig später ging Manfred "aus dem roten Osten schwarz über die grüne Grenze in den goldenen Westen", um sich erfolgreich eine Existenz fürs Leben aufzubauen. Hier konnte er seinem Hobby so richtig frönen, vergaß aber dabei auch nicht die zurückgebliebenen Freunde in der Heimat und realisierte auf möglichen und auch (fast) unmöglichen Wegen Dinge, um ihnen auch ein Stück vom schönen Kuchen abgeben zu können. Er gestaltete sich über die Jahrzehnte zusammen mit seiner Ehefrau Margret ein wirklich erfülltes Motorradleben, aber als richtig benzininfizierter Fahrer und Schraubexperte mit eigener



Viele Details dieses seltenen Motorrades sind auf dem Bild gut zu erkennen

Werkstatt im schönen Haus wird

so etwas bis zum "geht nicht mehr" weiter geführt, und so kam es 2003 zur Anschaffung der Jung-Rau-Kawa Z 1000 im nicht gerade

feinsten Zustand, stark von Gebrauchsspuren gezeichnet. Aber

nichts war an der raren Maschine hoffnungslos desolat, und übrigens, ein fertiges Fahrzeug anzuschaffen ist doch für einen leidenschaftlichen Schrauber nicht die richtige Freude, man muss sich ja in so ein Gerät mit Herz, Hirn und Hand hineinleben. Das Datum der Erstzulassung der Maschine stammt vom März 1980. Der Rahmen in feinster Ausführung existiert aus der Kleinserie mit Zentralrohr, alles aus edlen Chrom-Molybdän-Rohren gefertigt, aber noch mit konventioneller Schwinge und Konifederbeinen für die Hinterradführung. Nun ging es ans Sichten, Konzept schaffen und an die Bestandsaufnahme. Zusätzlich übergab der Vorbesitzer einen Satz der hochwertigen Weber-Doppelvergaser, wahrscheinlich hatte sich kein Fachmann gefunden, die "exotischen Gasfabriken" zu installieren, das sollte die Hauptaufgabe für den Wiederaufbau werden. Neben einer Totaldemontage der Maschine stand sofort fest. Vorderrad von 19" auf 18" mit kompletter Gabelpartie und Bremsanage umzurüsten. Ebenso war die hintere Bremsanlage nicht mehr zeitgemäß, die vorhandene Auspuffanlage war eine Katastrophe und besaß Schrottwert, ergo Neuanfertigung. Viele Kleinteile nach eigenen Ideen fertigen, aufarbeiten und veredeln (verchromen, polieren, lackieren) vorhandener Teile sowie die Beschaffung für Umbauteile und Designveränderungen sollten im Drei-Jahres-Plan enthalten sein.

Das kleinste Problem bereitete der Umbau der Hinterradbremse, von Lockheed bot sich ein Bremssattel in relativ leichter Bauart (Al) an, die dazu passende Gussbremsscheibe incl. Aufnahme wurde selbst gefertigt. Immerhin waren seit der Erstzulassung der Maschine rund 25 Jahre vergangen und somit nicht mehr alle Baugruppen dem modernen Erkenntnissen angepasst. Somit fiel die Gabel mit Vorderrad unter die Rubrik "verbessern". Das Auge des Experten blieb an der Gabel der Honda "Fireblade" von 1993 hängen, die sollte in seine Jung-Rau passen, für den Profi waren die Umbauten kein Problem. Die komplette Vierkolben-Bremsan-



Fingerspitzengefühl bewerkstelli-

gen konnte. Solche Experimente

werden üblicherweise am Motor

auf dem Prüfstand absolviert. Die

Probleme konnten letztlich in Ab-

stimmung mit optimaler Verbren-

nung im Zusammenhang mit der

fektionist völlig neu, alle Verbraucher werden mittels Relais geschaltet.

Der Motor stammt aus einer frühen Reihe der Z 1000-Serie. Der heute legendäre Vierzylinder sollte bei seiner "Geburt" eine späte Antwort auf die CB 750 von Honda aus dem Jahr 1969 sein – und das war das Kraftpaket auch. Der 1000er hat einen Hub von 66 mm und eine Bohrung von 70 mm. Somit gehört er unter die drehfreudigen Kurzhuber. Mit einer Leistung von 89 PS bei 8.000 Umdrehungen der Kurbelwelle war das für den dohc-gesteuerten Zweiventiler eine gewaltige Kraft (damals/. Mit dem sportlich ausgelegten Fünfgang-Getriebe gab es für den Fahrer auf dem Edelfahrwerk wenig Konkurrenz auf europäischen Straßen.

Unerfahrene (oder besser unverständige) Fahrer lächeln heute über diese Leistungsparameter, denn das haben ia ietzt Maschinen mit weniger Hubraum wie die Hornet oder SV 650. Aber es gab in Deutschland einmal ein 100-PS- Limit für Motorräder, und wer solche Geschosse bewegen durfte, zählte zu den Auserwählten unter den schnellen Fahrern, wenn er diese Leistung auch auf die Straße brachte. Der legendäre Georg Meier wurde zur Sinnhaftigkeit der vor (PS)-Kraft strotzenden Kolosse befragt, und die Antwort war lakonisch einfach: Der Ernst Henne hatte mit seiner Weltrekordmaschine 50 PS zur Verfügung, das war gewaltig und genug. 2007 steigerte sich die Unvernunft betreffs Leistungsdaten für im Handel übliche Kraftboliden, als die 200-PS-Grenze für Bürger Normalver-



Im nächsten Bericht soll an die Person Oluf F. Zierl insbesondere erinnert und eine seiner Ideen, das "Minimonster," ein mit zwei Rädern bestückter Harlev-Motor, vorgestellt werden.

144

144

9

S

0

warnung dagegen, ein wahrer La-

cher ist dieser "Gesetzesspaß". Die Sätze zu dieser Problematik sind

die persönliche Meinung des Au-

tors nach 50 Jahren Motorradpraxis

und immer noch aktiven Fahrens.

Der oben vorgestellte sehr erfah-

rene Motorradfahrer vertritt die

gleiche Meinung.



