

50. Edelschrauberserie: Dietmar Berghänel und seine Simson „S“



Gespräche zwischen Edelschraubern, der Autor und Dr. Dietmar Berghänel (rechts)

In Top Speed im Heft 05/2007 lernten die Leser den Edelschrauber Dr. Dietmar Berghänel aus Chemnitz erstmalig mit seiner Victoria „Berghänel“ V400 aus dem Jahr 1973 (Baubeginn) kennen. Unterdessen sind ein paar Jahre vergangen, und viele treue Leser haben seitdem die, ununterbrochen in jedem Heft, erschienenen Geschichten über Edelschrauber mit Freude gelesen. Da der vorliegende Report nun

bereits die goldene Zahl „50“ trägt und das ein schönes Jubiläum ist, sei bitte ein kleiner Satz des Autors in eigener Sache gestattet.

Mit Beginn dieser Berichtserie hat sich ein ständig größer werdender und sehr interessierter Leserkreis gebildet, zugleich für mich als Autor hat sich eine Situation ergeben, die sehr motivierend wirkt. Es sollten nur ein paar Geschichten festgehalten werden und dann Schluss und aus. Aber

vom ersten Bericht an, und sich ständig verstärkend, suchen Leser den Kontakt, um ihre Freude über diese Geschichten aus dem Leben zu äußern. Viele haben und hatten Anteil daran, haben es miterlebt und erzählen ihre Geschichten – es ist einfach unvorstellbar. Der Stoff wird knapper, die Recherchen schwieriger, aber der Leserkreis wird größer und drängt nach mehr. Wenn der „Chef“ mitspielt, hänge ich noch

ein Jahr dran, um dann nach der 65. Folge endlich in die verdiente „Rockerrente“ gehen zu dürfen.

Als leidenschaftlicher Motorradliebhaber, Schrauber und Fahrer war es ein schon lange gehegter Traum von Dietmar Berghänel, eine Maschine der Marke BMW zu besitzen. Zu jener Zeit, es war gegen 1960, die „Mauer“ existierte noch nicht, und man konnte sich zumindest in Berlin-West etwas über moderne Motorradtechnik informieren und orientieren. Dort zu kaufen ging ja für Bürger „Normalverbraucher“ auf legalem Weg eh nicht. So eine BMW, natürlich mit Boxermotor zu besitzen, war das „Non plus Ultra“ und zugleich Statussymbol im Lande der Mangelwaren. So ein Gerät zu besitzen, diesen Traum zu erfüllen wurde Ende der 60er in Form einer R 51/75 aus dem Jahr 1940 aufgrund glücklicher Umstände ganz schnell für unseren Freund Dietmar Realität. Über Preise oder Tauschäquivalent bei solchen Transfers sprach man nicht, sie waren meist unvorstellbar horrend, und manch einer gab dafür tatsächlich sein letztes Hemd. Allein schon die Bezeichnung R 51/75 und Baujahr 1940 sagte alles oder nichts. Wichtig war das Vorhandensein von Fahrzeugpapieren, in denen die Marke BMW stand. Damit konnte man so gut wie alles, was irgendwie nach BMW aussah oder nur roch, machen. Hinter R 51 musste sich aber auch gar nichts einer solchen alten Dame verbergen, evtl. stand sogar die Bezeichnung im Kraftfahrzeugbrief. Vielleicht war noch ein Teil vom alten Rohrrahmen aus der Zeit von 1938 bis 1940 davon erhalten geblieben oder ein Vorbesitzer hat irgendwoher ein Typenschild davon aufgetrieben. Der Bezug zur R 75 könnte das Vorhandensein eines alten Wehrmachtsmotors oder auch nur Teilen davon gewesen sein, sogar mit seitengesteuerten Motoren der in die Sowjetunion verhöckerten R 71 wurde unter R 75 noch gefahren – nur – ein Boxer musste es sein.

Irgendwie so wird es wohl gewesen sein, denn die Ernüchterung über die „Mühle“ kam ganz schnell beim erst so glücklichem Besitzer, und es fand sich ein wei-



Die 300er-„Simson-Berghänel“



Enkelsohn Max auf Opas Eigenkreation, der AWO-Simson Nachwuchs ist gesichert

terer „Träumer“ als neuer überglücklicher Eigentümer. Selbst ist der Mann, das war die Devise des „Benzinifizierten“. Der Plan lautete Eigenbau, als Basis gab es nur eine Alternative, und diese lautete Simson „S“ – ein Viertakter sollte Verwendung finden, die EMW konnte kein Thema dafür sein. Im Winter 1971/72 baute er seine Simson S, Baujahr 1960 zumindest, was die Antriebseinheit betrifft, total um. Das Fahrwerk erfuhr kleine Retuschen, die Dämpferelemente wurden gut abgestimmt, ein günstiges Mischungsverhältnis für die optimale hydraulische Dämpfung wurde ermittelt, denn diese ist ja von der Viskosität des verwendeten Öles abhängig. Der Tank wurde bulliger gestaltet und damit das Füllvolumen auf 22 l erhöht. Das Vorderrad zierte ein geschmackvoller, schmaler Sportkotflügel, und der hintere Kotflügel wurde in seiner Länge reduziert. Der Maguralenker ist ebenso wie die Lampenhalter, der Einzelsitz, Ständer und

Heckleuchte Marke Eigenbau. Die gesamte Auspuffanlage ist auch als Marke Berghänel entstanden.

Das Herz, der Motor, arbeitet jetzt mit 300 cm³ Hubraum, bei gebliebenem Hub von 68 mm, aber mit einer Bohrungserweiterung auf 75 mm. Dazu fertigte er sich eine neue Laufbuchse aus Schleuderguss und schrumpfte diese ein. Anfangs nutzte er einen, aus einem Universalrohling gefertigten Kolben, erzielte aber mit einem Daciakolben ein zufriedenstellenderes Ergebnis. Die Anfangsüberlegungen, den Hub mittels exzentrisch angesetztem Hubzapfen an der 250er-Kurbelwelle auf 350 cm³ zu realisieren, verwarf er wieder, da er mit den Fahrerergebnissen des 300er-Motors vollauf zufrieden war. Aber – die damals gefertigte Kurbelwelle liegt noch heute als Anschauungsstück in der Werkstatt. Ventile mit größerem Tellerdurchmesser fertigte er aus den Auslassventilen des LO von ROBUR. Die Ventilschäfte wurden hart aufgeschromt und neu geschliffen. Die Härte der Ventilschäfte verbesserte er mit aufgesetzten Drucknippeln der Ventile des russischen Saporoshez-Motor. Die Leistung nennt er selbst mit 24 PS, und die Spitzengeschwindigkeit erreichte er mit 140 km/h. Natürlich liegt sein Hauptaugenmerk, beruflich bedingt, auf der Ausstattung mit modernster Elektronik. Er entwickelte eine kontaktgesteuerte, elektronische Hochspannungskondensatorzündung als Doppelzündung mit zwei Kleinzündspulen. Um die Doppelzündung zu realisieren, erhielt der Zylinderkopf eine zweite Kerzenbohrung. Diese Zündanlage hatte er ursprünglich für die Rennmaschine des damaligen DDR-Rennfahrers Eckhard Finke entwickelt, danach aber eine leistungsstärkere, kontaktlose Zündung gebaut, und nun fand die



Technik pur, die Verbindung zwischen Maschine und Boot, die Faltenbälge verändern das „Gesicht“ der Gabel erheblich

Anlage in der Simson eine sinnvolle Verwendung. Dazu gibt es noch eine lustige Episode zu berichten. Die älteren Leser aus der Rennsport-Gilde kennen bestimmt noch den Karl-Marx-Städter Rennfahrer Johannes Müller, er war ja so etwas wie ein „Original“. Als er für seinen Sohn (auch) Johannes an dessen Rennmaschine eine neue Zündanlage installieren wollte, kam er deshalb zu Dietmar Berghänel, um Hilfe zu erhalten. Die fertige Zündanlage testete er nach seiner „Hausmethode“, indem er bei laufendem Motor den Kerzenstecker mit der bloßen Hand zog. Wohlgermerkt, die Zündanlage hatte eine Schlagweite von 18 mm(!!!), danach sein Kommentar: „Ein guter Magnet geht bis in den Ellenbogen, aber deine Zündung „ruppt“ bis in die Schulter. Dass der elektronische Drehzahlmesser an der Maschine „Made by Mountainchicken“ ist, dürfte klar sein.

Das Getriebe änderte er dahingehend, indem er das Getrieberad positiv korrigierte und damit die Gesamtübersetzung etwa 10% länger auslegte. Die Anzahl der Kupplungsdruckfedern verdoppelte er und verringerte das Gewicht der Schwungscheibe. Um der Ausdehnung des Motorgehäuses bei Erwärmung entgegen zu wirken, korrigierte er den Faktor mit einem schrägverzahnten Steuerrad aus Aluminium, womit gleichzeitig eine Masseersparnis der rotierenden Teile erreicht wurde. Die Laufruhe des Motors wurde dadurch wesentlich verbessert. In Anlehnung an die frühen AWO-Rennmaschinen erhielt der Motor zwischen Kurbelgehäuse und Ölwanne auch einen Zwischenflansch, aber nicht nachgebaut mit drei Rippen, sondern kreativ gedacht mit vier Rippen. Da-

mit wurde das Volumen an Motoröl vergrößert und gleichzeitig besser gekühlt. Als es dann beim Fahren zur Sache ging, frozzelten die „Eisenschwein“-fahrenden Zweitaktfans den Simsonfahrer wegen seines „Viertakttraktors“. Aber als es dann einmal etwas schneller voran ging, fuhr ihnen der Dietmar davon, und es herrschte Respekt vor dem Sport-AWO-Fahrer mit der 300er.

Nach schönen Fahrerlebnissen verpasste er seiner „Esporte“ einen Superelastik-Seitenwagen und denkt noch gerne an diese Erlebnisse zurück. Für das Gespann wurde der Einzelsitz auf der Maschine gegen eine Sitzbank ausgetauscht und der Scheinwerfer von einer MZ montiert.

Mit diesem Gespann ist Dr. Berghänel noch heute aus Spaß an der Freude mitunter auf Tour, Enkelchen Max ist schon begeisterter Passagier.

Im nächsten Bericht wird ein Klassiker, die Wiederauferstehung der Honda CB 500 Four von Hans Baumann, vorgestellt.

Der Simson-Fachmann erkennt die massiven Veränderungen an Tank, Ölwanne und Bordelektrik



BUCH-BESTELLUNG
unter
www.top-speed.info

von der
Helga Heinrich-Steudel
Die Rennmaschine
aus dem Vogtland