



Heinz-Walter Kellner und Gelände-Ass Lothar Schünemann wurden in Zittau als „Windgesichter“ geehrt



Die Kellner „TS 333“, 1979

# Einmal Edelschrauber, immer Edelschrauber

Heinz-Walter Kellner – Teil 2

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (2), Heinz-Walter Kellner (2), Roland Falz (1), F. Werner (Sputnik) (1)

1976 wechselte Heinz Kellner aufgrund unerträglicher Arbeitsbedingungen aus der Werkstatt eines VEB Kombinars zu Roland Falz als selbständigen Unternehmer und Betreiber einer MZ-Vertragswerkstatt in Döbeln über. Genau diese Motorradwerkstatt, in welcher früher der Meister August Falz den ersten Motorroller der DDR „Sybille“ entwickelte. Es war eine äußerst konstruktive Zusammenarbeit zweier leidenschaftlicher Motorradexperten und begnadeter Edelschrauber sowie der Beginn einer tollen, privaten Motorradentwicklung. Es entstanden die sensationell, bemerkenswerten MZ-Twins.



Kellner „Touring MZ“ 1980



Die Große und die Kleine bei einem Treffen in der CSSR 1982

Man sollte sich noch einmal vor Augen erhalten, dass in der DDR, einem Staat mit ausgeprägter Mangelwirtschaft in allen Bereichen des Lebens, für mitdenkende und auf Verbesserung ihres Lebensstandards hoffende Bürger stets nach Niveauverbesserungen gesucht wurde. Dem kreativen Denken mit enormem Improvisationsgeist waren keinerlei Grenzen gesetzt, im besonderen Fall auf dem Motorradsektor entstanden hervorragende Eigenentwicklungen (siehe TS ab 12/2006 bis 10/2009).

So auch bei Heinz Kellner und Roland Falz, ab 1979 arbeiteten sie an bemerkenswerten Eigenbauten, stets in Anlehnung an MZ-Komponente. Sie entwickelten bessere Motorräder als im Werk bis zur Produktionsreife. Sie arbeiteten meist an zwei Maschinen parallel, aber nicht als „eineiige Zwillinge“, mit zum Teil gleicher Basis aber persönlichen Geschmacksunterschieden, sowie auch abweichenden Details. Das Ziel der Tüftler war die Entwicklung von hubraumgrößerem





1987, Freunde in Zittau, v. r. Roland Falz, Joachim Knorr, Rainer Richter, Fahrleiter Jürgen Kießlich

Twin-Motoren. Es gab bereits einige kluge Köpfe in der DDR, welche sich diesem Problem in Eigeninitiative erfolgreich widmeten, so die Rennfahrer Th. Heuschkel und E. Finke.

Zu Beginn entstand 1979 ein Meisterwerk mit 333 cm<sup>2</sup>, Bohrungs-Hubverhältnis 72 x 76,8 mm. Die Basis der Maschine mit einem Zylinder war ein Zschopauer Produkt aus der Serie TS 250. Die Pleuellwelle aus dem Motor der ES 300 wurde verwendet, der Motor in verschiedenen Details stark modifiziert, ebenso das Fahrwerk. Eine GS-Kupplung mit mechanischer Betätigung kam zum Einsatz. In der TS-Gabel wurde ein Gussrad aus der Edelschrauber-„Schmiede“ des Rennfahrers R. Rentzsch geführt, ebenso die veränderte vordere Bremsanlage mit hydraulischer Betätigung. Im Hinterrad verzögerte eine umgebaute Trommelbremse vom Super Elastic-Seitenwagen auf Duplexfunktion umgebaut. Auffällig war die Kastenschwinge und ganz besonders die äußerst geschmackvolle Zweckmäßigkeit aller Einzelteile vom Tank bis zur Sitzbank sowie die qualitativ hervorragende Verarbeitung aus GFP-Material. Die letztgenannten Teile stammten ausschließlich vom Ent-

wurf über das Modell bis zur Laminierung und vollendeten Lackierung aus den Händen von Heinz Kellner.

Der Außenstehende wird sich fragen, wie haben die Leute das mit der Zulassung bei der Behörde gemacht? Darüber wurde in oben angegebener Literatur mehrfach berichtet, aber die beiden Döbelner Profis gingen den einzigen korrekten Weg. Schon allein als Betreiber einer Fachwerkstatt konnte sich Roland Falz nicht die „krumme Tour“ leisten. Das aufwendige Verfahren über die KTA, Kraftfahrzeug Technische Anstalt der DDR für Bauartgutachten, wurde gemeistert, und damit war auch der Schritt zu den Technikern beim Volkspolizei Kreisamt bei der Zulassungsstelle geebnet. Aber beide Verfahren waren sehr schwierig zu regeln. Man sollte das auch unter dem Aspekt betrachten, dass derartige Ambitionen in der DDR, wenn sie nicht gerade unter staatswirtschaftliche Verwendung fielen, nicht gefördert, ja unterdrückt wurden. Die in diesen Ämtern arbeitenden Angestellten hatten da harte Regeln zu befolgen, mitunter konnten, wie bei allen anderen Dingen in der DDR, persönliche Beziehungen Wunder wirken.

Die Fahrfreuden mit der „333“ konnte der Erbauer nicht lange genießen. Im Hinterkopf reiften bereits die Gedanken für ein neues Projekt, eine neuartige TS 250 sollte entstehen. Dafür wurde als Basis eine originale TS 250 benötigt. Da die Anschaffung das finanzielle Budget der jungen Familie nicht erlaubte, musste die „junge Exotin“ verkauft werden. 1980 durfte die kundige „Motorradwelt der DDR“ über ein neues Kellnersches Projekt staunen. So entstand aus einem Motorrad von der Stange eine wunderschöne Tourenmaschine unter der Bezeichnung „Touring-MZ“. Der 250er-Einzylindermotor wur-

de unter Beibehaltung seiner Grundmaße innen wie außen leistungsgesteigert. Verdichtung und Steuerzeiten wurden optimiert, die üblichen Feinarbeiten im Inneren wie Pleuelltrieb und Kanäle wurden feinst bearbeitet und angeglichen. Ein stark veränderter Auspuff, einschließlich Krümmer kam zum Einsatz. Linksseitig im Primärkasten fand eine Alu-Kupplung der MZ GS Verwendung. Auffälligster Unterschied zum Serienmodell waren die Räder und alle Verkleidungsteile vom Tank über Kotflügel, Heckteil mit Sitzbank und Seitendeckel. Wie auch bei der „333“, waren die GFP-Teile gelungene Eigenkreationen des Erbauers. Die Räder waren Eigenentwicklungen der beiden Edelschrauber, vom Gussmodell bis zum Formkasten in der Döbelner Werkstatt angefertigt, wurden die Produkte gusstechnisch in der CSSR aus Elektron realisiert. Die Bremsättel der Doppelscheibenbremse im Vorderrad lieferte R. Rentzsch, die Scheiben und Kleinteile entstanden in Eigenregie, ebenso die gelungene Alu-Träger der Fußrasten und Betätigungshebel.



... und 30 Jahre später, v. l. Roland Falz, Fahrleiter Jürgen Kießlich und Heinz-Walter Kellner