



Das Meisterwerk „MZ Touring TZ 500“ 1983 in farbiger Lackierung



Die Kellner T 500 mit Rainer Richter und Vater Rudi Richter 1984 in Zittau

Einmal Edelschrauber, immer Edelschrauber | Heinz-Walter Kellner – Teil 3

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Roland Falz (1)

Während Heinz Kellner 1980 an der Entstehung seiner TS 250 Touring MZ arbeitete, beschäftigte sich Roland Falz parallel dazu an der Zweizylinder-MZ-Touring-Maschine. Er konnte die Zweizylinder-Eigenbau-MZ vom Rennfahrer Eckhard Finke erwerben. Den weiter überarbeiteten Motor setzte er in das modifizierte Fahrgestell der TS 250 ein. Vom Trabi wurde die Kurbelwelle verwendet, der man allerdings wegen anderer Kolbenbolzendurchmesser neue Pleuel verpasste. Das Kurbelgehäuse entstand aus vier geänderten 250er-Serienteilen, und die Zylindereinheiten waren TS-Produkte.

Wegen anderer Hubverhältnisse des Trabants mussten die Zylinder angehoben werden und erhielten längere Laufbuchsen; von außen ist das am verstärkten

Bund unter der Zylinderbank zu erkennen. Das Fünfganggetriebe wurde beibehalten, lediglich die Lagerung verändert, die Kuppelung auf die Getriebewelle verlegt



Rainer Richter am Start zum Bergsprint 1985 in Zittau ...

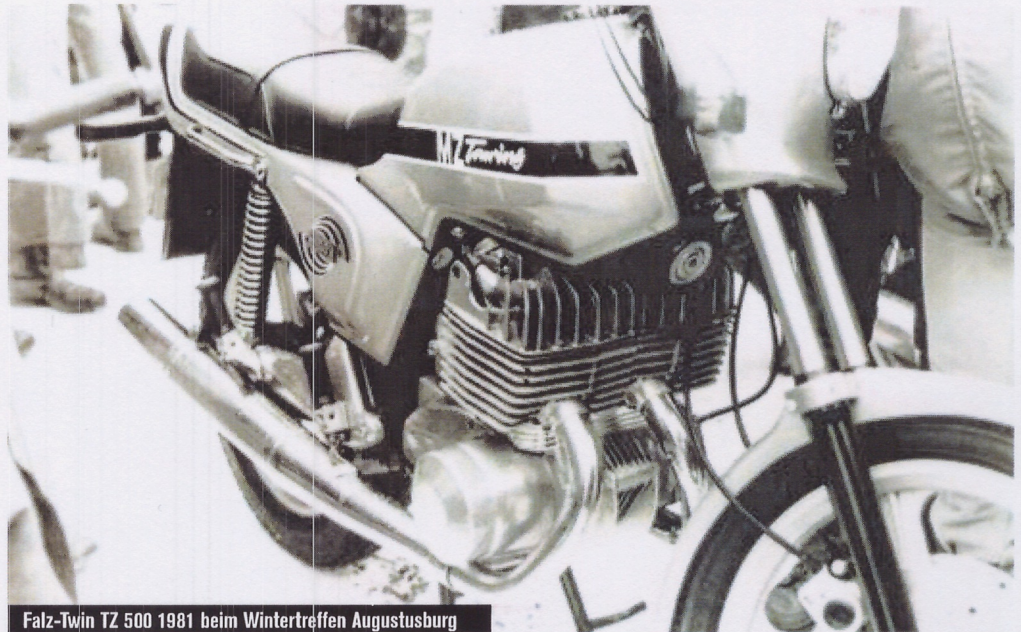


... und Eberhard Hellwig auf der T 500 von Rainer 1987 in Zittau

sowie hydraulisch betätigt. Der Motor hing elastisch im modifizierten TS-Fahrgestell. Der gesamte Komplex aus GFP mit Tank, Kotflügeln etc. entsprach dem Modell der neuen 250er-MZ-Touring. Als das Motorrad 1981 zum Wintertreffen auf der Augustusburg präsentiert wurde, schrieb Brigitte Walther als Pressevertreterin von MZ dazu in der Fachzeitschrift „KFT“. Für diesen hervorragenden Eigenbau wurden E. Finke, R. Falz und H. Kellner als „Edelschrauber“ ausgezeichnet. Das war erst einmal der i-Punkt

auf die tollen Eigenentwicklungen, aber noch nicht die Krönung, denn in den Köpfen der Edeltuner entstand bereits ein neues Konzept. Die folgende Entwicklung der „TZ 500“ hatte einen neu entwickelten Zweizylindermotor als Antriebsaggregat. Parallel zum Falz-Motorrad baute Heinz Kellner seine „T 500“, das Design sowie Details betreffend, nach seinen eigenen Ideen. Das Grundprinzip der Motoren war gleich. Die Tüftler setzten bei

ihren Überlegungen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und auch der unproblematischeren Beschaffung von Ersatzteilen mehr Augenmerk auf die Verwendung von Teilen der Serienmaschinen. Somit wurde das Motorgehäuse der MZ ETZ aufgearbeitet, indem sie ein Paar davon koppelten. Die Kurbelwelle des Twins bestand in ihren wesentlichen Teilen aus zwei Serielementen, lediglich deren Verbindung mussten ihre Erbauer selbst erfinden. Demzufolge kamen auch die serienmäßigen Pleuel, Kolben, Zylinder etc. angepasst zur Verwendung. So auch die Getriebeteile. Selbst die Abstufung der Gänge wurde beibehalten, lediglich die Getriebeausgangswelle war verändert. Die originale Kupplung kam samt ihrer mechanischen Betätigung zum Einsatz. Im Rahmenbau kam das Konzept des Vormodells im Wesentlichen zur Verwendung. Alle GFP-Teile stammten von H. Kellner. Nachdem anfänglich die Scheibenbremsen von R. Rentzsch zum Einsatz kamen, verwendeten sie nun die Produkte der Firma Brembo mit selbstgefertigten Scheiben, ebenso im Hinterrad. In der Endphase kamen aus Sicherheitsgründen auch nicht mehr die Eigenbau-Gussräder zum Einsatz, sondern R. Falz griff auf die Comstar-Räder und Bremsanlagen von Honda zurück. Als die erste fertige Maschine den gestrengen Au-



Falz-Twin TZ 500 1981 beim Wintertreffen Augustusburg

gen der Prüfer präsentiert wurde, kam die klare Ansage. In dieser Art und Weise ist es das letzte Mal, Kompromisse sollen gefunden werden. Die Maschinen müssen auf den ersten Blick als MZ-Produkte zu erkennen sein. Für Heinz Kellner war der Fall klar, ein neues Design musste erdacht werden. Ergo wurde der Tank der ETZ 250 längs, mittig aufgetrennt und ein Blechstreifen zur Verbreiterung eingeschweißt. Sitzbank, Seitenteile und Kotflügel waren ähnlich gestaltet. Bei den Rädern ging er wieder zum bewährten Drahtspeichenrad über; Bremsen analog wie die Falz-Maschine. Die Kellnersche „T 500“, so

taufte er sie, war äußerlich sofort der Zschopauer Traditionsmarke zuzuordnen, für den Fachmann war bei näherer Betrachtung die Handschrift der oben genannten „Edelschrauber“ zu erkennen. Die Maschinen hatten im Fahrbetrieb ein ausgesprochen gutes Handling, an die oben genannten Vibrationen des Zweitakt-Twins musste man sich gewöhnen. Erfahrene Fahrer englischer Viertakt-Twins hätten diese wahrscheinlich nicht einmal gespürt, denn bei denen gehörten sie zum „guten Ton“. Natürlich war die Motorleistung gegenüber ihren kleinen Schwestern schon spürbar erhöht, bei gutem Wind wurde eine Endgeschwindigkeit von 160 km/h erreicht. Mit MZ und Simson Suhl gab es regen Schriftverkehr über Designvarianten und Ausführung von Karosserieteilen. Leider kam es in keiner Weise zu einer entge-

genkommenen Resonanz, es konnte – oder besser es durfte ja nicht sein. Die für R. Falz gebaute 500er-Zweizylinder wurde zur Begutachtung durch eine DDR-Wirtschaftsdelegation im Werk Suhl vorgestellt, mit dem Ergebnis, was nicht anders zu erwarten war: Außer Spesen nichts gewesen! Heinz Kellner bereitete seinen Abgang mit Familie aus der DDR vor und verkaufte die Maschine in die richtigen Hände, an den ehemaligen Werksrennfahrer von MZ, den Dresdner Rainer Richter. Er fuhr damit Tausende Kilometer problemlos. Nachdem er die Vorderbremse auf Doppelscheibe umgerüstet hatte, gab er die Maschine an Rennfahrerkollegen Eberhard Hellwig weiter, denn auch er ging später in die Bundesrepublik. Der Termin für die Ausreise für Familie Kellner war 1984 erreicht, und der Start in ein neues Leben begann in Hessen.



1988 Siegerehrung in Zittau, v. r. Roland Falz, Rainer Richter und der Fahrleiter



SOS KINDERDORF

Schenken Sie Kindern eine positive Zukunft.

Auch in Deutschland brauchen Kinder unsere Hilfe. Als SOS-Pate helfen Sie nachhaltig und konkret.

Jetzt Pate werden: [sos-kinderdorf.de](https://www.sos-kinderdorf.de)

