



# Die „Sapo“ – Motorräder leben noch

Teil 1 | Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Axel Fey (1), Hans Olbertz (1), Jürgen Kießlich (4), Archiv Jürgen Kießlich (1)

*Es ist schön zu erleben, wie Traditionen weiter bestehen können, so auch in dem hier vorliegenden Fall. Anlässlich einer Veranstaltung, welche offiziell vor zwei Jahren nach 40-jährigem Bestehen beendet wurde – Grund, das „Altern“, kam es zu einer Präsentation einiger „Edelschrauber“-Schätze. Wieso, weil es über die Jahre so war – und so soll es bleiben, meinen die Teilnehmer.*

Beim Zittauer Motorradfahrer-treffen gab es 1978 einen Ehrenpreis für das schönste Motorrad, Eigenbau war Ehrensache. Der Erstling war Uwe Schramm mit seinem „Caferacer“ auf der Basis einer NSU 601 OSL. Und genau diese Maschine stand im Zustand besser wie neu (falls es so etwas geben sollte) 2019 wieder am gleichen Ort. Aber hier war es im Rahmen der freien Zusammenkunft eine organisierte Vorstellung herausragender Motorrad Eigenbauten aus der alten Zeit mit Ergänzungen aus der aktuellen Ära. Die Eigenbauszene war hier von Anfang an ständig gewachsen und gepflegt worden, nicht immer wohlwollend unter den sehr wachsamen Augen der DDR Behörden.

So kam es auch, dass beim vierten Treffen 1980 ein Motorradfahrer mit einem Eigenbau Marke „Sapo“ ausgezeichnet wurde, der Erbauer war Karlheinz Engelke und kam aus Wyhra. Heute einen „Normalbürger“

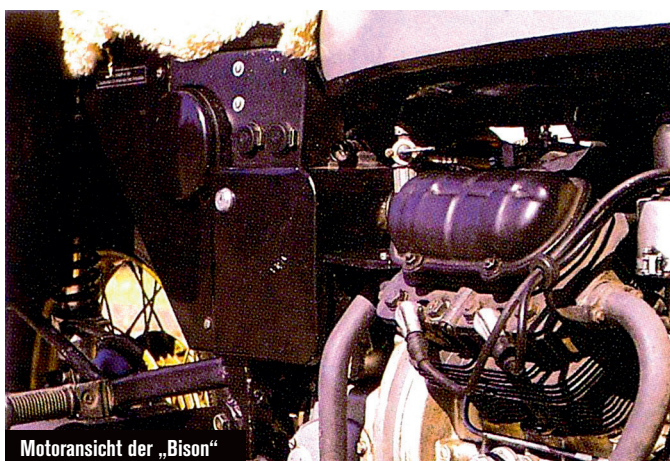


Sapo-„Vielfahrer“ Axel Fey mit Eigenbau „Bison“

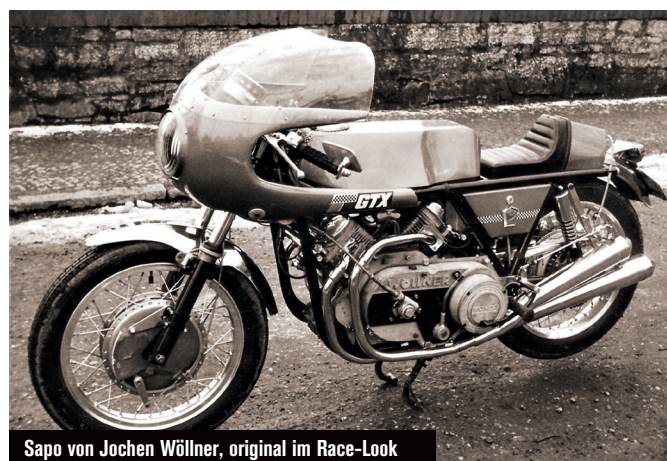
nach einem „Sapo“ zu fragen, das wäre wohl ein müßiges Unternehmen, keine Ahnung, null Punkte und, und ... Ganz einfach, es ist umgangssprachlich die Abkürzung für den PKW „Saporoshez“. Dieser war eine Baureihe

des sowjetischen, beziehungsweise ukrainischen Herstellers Saporisky Awtomobilebudowny Sawod (SAS) in der Stadt Saporischschja, diese wurden von 1960 bis 1994 herge-

stellt. Motorräder wurden hier nicht produziert. Zu Beginn bis 1969 wurde der sogenannte „Buckel“ SAS 965 mit 750 cm<sup>3</sup> Hubraum bei 23 PS

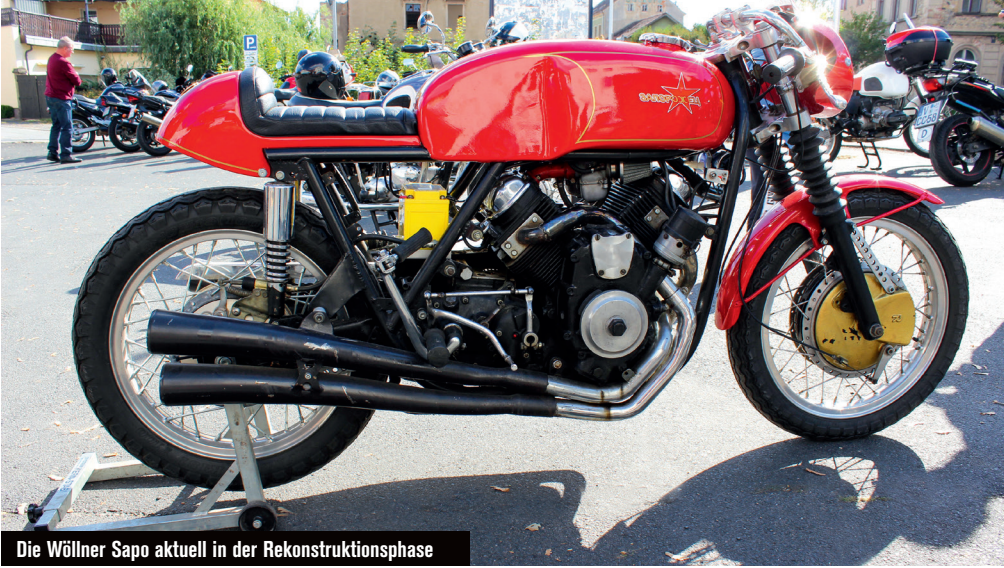


Motoransicht der „Bison“



Sapo von Jochen Wöllner, original im Race-Look





Die Wöllner Sapo aktuell in der Rekonstruktionsphase

Leistung gebaut. Ab 1963 folgte der 965A mit leistungsstärkeren Motor von 900 cm<sup>3</sup>, und 1967 hatte der Hubraum 1.200 cm<sup>3</sup> erreicht. 1971 kam der 968 auf den Markt, man glaubte, den NSU Prinz vor sich zu haben.

Die Charakteristik der Motoren blieb in seiner Grundform über die Jahre erhalten. Es war immer ein luftgekühlter Viertakt-Vergaser V4 OHV, im Heck längs eingebaut. Im Allgemeinen wurde der PKW oft eher spöttisch betrachtet, und es gab dafür auch viele Namen; so „Kremlwanze“, „Stalins letzte Rache“, „Soljankaschüssel und, und ... evtl. noch einen lustigen Spruch für die Besitzer „Wer früher einen Ochsen drosch, fährt heute einen Saporosch“. Man sollte aber auch entgegenhalten, dass es in der Mangelwirtschaft sehr schwer war, einen Neuwagen zu erhalten, und manch einer war froh, auch diesen zu erwerben. In der Motorradzene der DDR waren im „IFA Vertrieb“ die Marken MZ, Simson, Jawa, Pannonia vertreten. Natürlich gab es auch einige wenige westliche Exoten,

die sehr selten in kleiner Stückzahl zu erwerben waren. Wer die Gelegenheit hatte, über westliche Finanzierung eine Einfuhr zu erhalten, zählte zu den Auserlesenen. Illegal wurde auch hier und da ein „Ding“ gedreht, das kann hier kein Thema sein, da könnten ganze Krimis geschrieben werden. Ergo entwickelten findige „Edelschrauber“ ihre eigenen Motorräder. Darüber wurde mehrfach bei TOP SPEED in Berichten dieser Serie, mit dem Heft 12/2006 beginnend, geschrieben, auch interessante Erläuterungen, über welche Wege und Tricks man zu einer Zulassung bei der Behörde kam, denn – ES GAB JA IN DER DDR KEINEN TÜV!!!

Überall in der zivilisierten, motorisierten Welt wurden Eigenbauten entwickelt. Besonders gern waren die Antriebsaggregate aus den Autos eine bevorzugte Auswahl, nicht nur in der DDR. Selten gab es mit Sicherheit eine so konzentrierte Gilde dieser Edelschrauber wie in der verflorrenen Zeit unter sehr schweren Bedingungen. Einige Leser werden sich als Au-

genzeugen entsinnen, wie sich Ernst Leverkus „Klacks“ bei seinem ersten Besuch beim Treffen 1989 in Zittau mit Tränen in den Augen äußerte, als er die Reihe der DDR Eigenbauten bewundern konnte. „Was ich hier erlebt habe, übertrifft all unsere Erwartungen – und Respekt für die Leistungen, die östlich der Elbe von euch geschaffen wurden. Leute wie euch kann man auf einer einsamen Insel mit einem verrosteten Nagel aussetzen und nach einem Jahr mit einem neuen Motorrad wieder abholen“.

In seinem Bericht mit dem Titel „Die Wundermotorräder vom Lückendorfer Berg“ sowie weiteren Publikationen brachte er seine Hochachtung zum Ausdruck. In der DDR gab es drei begabte „Edelschrauber“, welche sich ihre Motorradträume mit Hilfe des Motors vom Sapo erfüllten. Nie hat es eine Gelegenheit gegeben, dass diese Experten einmal gemeinsam auf einem Platz gestanden haben. Das wollten wir 2019 in Zittau doch noch erreichen! Axel Fey aus Ludwigsfelde war

der „Bahnbrecher“ mit seinem Sapo-Motorrad, welches er auf den Namen „Bison“ taufte. In einen Eigenbaurahmen setzte er den Motor des 966A längs ein. Viele Einzelteile wurden selbst gefertigt oder aus Teilen „von der Stange“ aufwändig umgebaut. Als Getriebe verwendete er das robuste Stück der M 72, dem russischen Nachbau der BMW R 71. Dieses ist an den Motor angeflanscht, und die Kraftübertragung realisiert er mit der Eigenbaukupplung unter Zuhilfenahme von Teilen der M 72. Der Antrieb auf das Hinterrad erfolgte mit dem Kardan der Dnepr, allerdings fertigte er neue Übersetzungen und änderte die Verzahnung. Mit der entworfenen 10/30 Übersetzung kam er bei 27 PS Motorleistung bei etwa 4.000 Umdrehungen der Kurbelwelle auf 140 km/h.

1968 begann er mit dem Projekt. Wegen der Aufbaugenehmigung und Zulassung drang er sogar in die Privatsphäre des damaligen Ministers des Inneren und Chefs der Volkspolizei, zu Generalmajor Mali, vor. Viel hat es ihm nicht geholfen, und letztlich musste er doch unter „falscher Flagge segeln“, sprich, mit den Papieren seiner Wanderer K 800 wurden die Touren eben gemeistert. Nach der Fertigstellung musste sich die Eigenkonstruktion auf vielen Fahrten quer durch den gesamten Ostblock bewähren. Das größte Erlebnis war die Fahrt in die Ukraine, genau in das Werk, in welchem der Motor gefertigt wurde – sensationell!!!



Sapo von Karlheinz Engelke 1977 Neuaufbau



Karlheinz Engelke 1980 am Start zum Bergsprint Lückendorfer Strecke