



Die „Sapo“ – Motorräder leben noch

Teil 2 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Axel Fey (2), Jürgen Kießlich (3), Archiv Jürgen Kießlich (1)

Jochen Wöllner begann bereits im thüringischen Schleiz in den 1950er-Jahren, mit seinen Motorradkonstruktionen für Aufmerksamkeit zu sorgen. Sein absolutes Meisterwerk war ein Motorrad aus dem Jahr 1972 mit dem Motor des „SAS 966 A“, welchen er als Schrottteil erworben hatte. Er „pflanzte“ den Motor quer in ein sehr gelungenes, Eigenbaufahrgestell ein.

Diese Variante passte auch gut zu der 45°-Neigung der V-Zylinder, allerdings musste er für die hintere Zylinderbank zur besseren Kühlung, vor allem im inneren Bereich des Motors, beitragen. Er fertigte einzelne Gehäuseteile neu an. Es ist bemerkenswert, dass dieser Motor der erste aus sowjetischen Autowerken ohne eine Ausgleichswelle war. Der Erbauer setzte hinter den Motor ein über Kette betätigtes Hurth-Getriebe, auch der Sekundärtrieb erfolgte per Kette. Wunderschöne, selbstgefertigte Vollnabenbremsen zierten die Speichenräder. Die Vielzahl der selbst gefertigten Teile kann hier nicht aufgezählt werden. Das Finish am fertigen Werk war eine schlanke, gelungene Halbschalverkleidung Marke „Wöllner“. Die Geschichte zur legalen Zulassung für den Straßenverkehr sollte noch erwähnt werden. Da er in einem KFZ-Instandsetzungsbetrieb arbeitete, welcher auch für die sowjetische Garnison tätig war, ergab sich ein Kontakt zum Kommandant dieser Einheit. Der hochrangige Militär interessierte sich für das sowjetisch-(ost)-deutsche Projekt und unterstützte die Zulassung bei den Behörden, da konnte keine Absage kommen! Karlheinz Engelke aus Wyhra sorgte mit seiner „Sapo“ für viel Aufsehen. 1977 schuf er in einjähriger Bauzeit sein Werk, er entkleidete ebenfalls den ursprünglich zwangsgekühlten Viertaktmotor von seinem Gebläse und den vielen klappernden Luftleitblechen. Aus Aluminium fertigte er zwei neue Doppelzylindereinheiten an, schrumpfte Gusslaufbüchsen ein



Die Wöllner-Sapo lässt reichlich Details vom Eigenbauer erkennen



Karlheinz Engelke und sein „Supertourer“ Marke Sapo



Sven Cosmus der Sapo-Bauer der Neuzeit ...



... und sein 1200er-Motor im Softchopper

und spendierte dem Motor einen Satz gut erprobter Tatrakolben. Er verwendete ein Getriebe der BMW R 50, und die komplette Antriebseinheit hängte er längs in ein wesentlich umgebautes BMW R 66-Fahrwerk. Die Kupplung kann als Eigenbau bezeichnet werden. Die Schwungscheibe des SAS 966 A wurde wesentlich verändert, BMW Kupplungsteile angepasst sowie ein neues Gehäuse dafür angefertigt. Der Eigenbaukardan bildete den Anschluss, die Kardanwelle wurde in einem geschlossenen Holm der Eigenbauschwinge geführt. Die Bremsen erfuhren mehrfach Verbesserungen, bis am Ende eine Doppelscheibe von Hartmut Bischoff mit ihrer Wirkung ausreichend war.

Anfangs wurden die Federelemente der Zschopauer GS-Modelle verwendet und später auf besser funktionierende Bauteile tschechischer Produktion zurückgegriffen. Die

Optik vermittelt dem Betrachter einen schön geformten Kraftstofftank. An der Stelle, wo man diesen bei konventionellen Maschinen vermutet, ist das im Falle der Engelke-Sapo aber nur eine Attrappe, unter der sich Teile der Elektrik sowie der Luftfilter verbergen. Der oder besser die eigentlichen Kraftstoffbehälter sind die Sitzbank mit ihrem Heckbügel, sowie die Seitendreiecke rechts und links im Rahmen.

Das war die Geschichte unserer drei „DDR-Sapo-Pioniere“ in Kurzform. Tatsächlich haben sich in der Neuzeit noch mindestens zwei weitere Liebhaber dieser Exoten gefunden und das Experiment gewagt. Die Vorzeichen dafür waren wesentlich geändert, denn nun gab es einen TÜV, und da mussten alle Regeln eingehalten werden. Dagegen stand die Tatsache, dass diese „Edelschrauber“ betreffs Beschaffungen aller benötigten Teile bis zur letzten Schraube alle Türen of-

fen hatten und nach Herzenslust schrauben und kaufen konnten, wenn die gesetzlichen Normen erfüllt wurden. Aus Halberstadt war das Sven Cosmos und aus Rehfeld die Gundram Rosenberg.

Bei der Rosenberg-Maschine erkennen wir auf Anhieb eine gute alte Bekannte. Die Simson Sport aus Suhl, eher noch unter der alten Bezeichnung aus der Zeit ihrer Entstehung als „Sport-AWO“ bekannt. Sie bildet eine herrliche Harmonie mit dem Motor des Saporoshez 965A. Das passt ja auch verwandtschaftlich recht gut zusammen, denn die Bezeichnung AWO stammt aus der Zeit, als das Suhlener Werk noch unter dem Kommando der Sowjets existierte. Der Firmenname lautete Awtowelo und ist eine Verkürzung aus dem russischen Begriff Awto-Welosiped.

Der Rahmen der „SIMSON 490“, so wurde sie von ihrem Erbauer getauft, musste den Aufnahme-

werden. Der längs eingebaute Motor soll bei 4.300 U/min. 27 PS abgeben. Wie es so ist, wird bei so einem Werk ständig verbessert, so wurden auch die geschmackvollen Ventildeckel der Simson angepasst. Dazu ein paar Worte vom Alt-Sapo-Schrauber Axel Fey.

„Eine Schau ergibt sich, wenn die betrachtenden Zuschauer plötzlich erschrecken, wenn der Motor nach kurzem Anlasser-Eingriff aus dem Nichts plötzlich anspringt. Da solltest Du mal die Augen der Betrachter sehen. Und Guntram zieht keine Miene“. Eine perfekte Fernbedienung über Funk, wie bei den Türschlössern. Ja, die Edelschrauber als perfekte Ambitionisten haben auch ein Herz für sinnvolle Scherze.

Sven Cosmos ist der erste „Sapo-Schrauber“, der den größeren Motor (MeMZ-968) des SAS 966 mit 1.197 cm³ Hubraum, der 40 PS liefert, in seinem Eigenbau installierte. Auch er baute den Motor längs ein. Als Basis für das Fahrzeug bot sich das in der Sowjetunion bewährte Modell „Ural“ an. Natürlich musste der Rahmen für notwendige Retuschen in kleinen Details modifiziert werden. Auf dem Foto ist deutlich zu erkennen, dass die Sowjets relativ viele Teile des Motors aus Aluguss fertigten, sogar einzelne Stücke aus Elektron. Der Gesamtanblick der Maschine ist geschmackvoll, ja sogar zierlich wirkend gestaltet, mit einem leichten Einschlag zum Softchopper.



Gundram Rosenberg mit seinem „Simson 490 Sapo“



Nur ein Kommentar: „wunderschön“