



Die „Eigenbau“-Motorräder leben noch

Teil 1

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (6), Hans Olbertz (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, kam es zu einer Präsentation einiger „Edelschrauber“-Schätze. Wieso? Weil es über die Jahre so war, und so soll es bleiben, meinen die Teilnehmer.

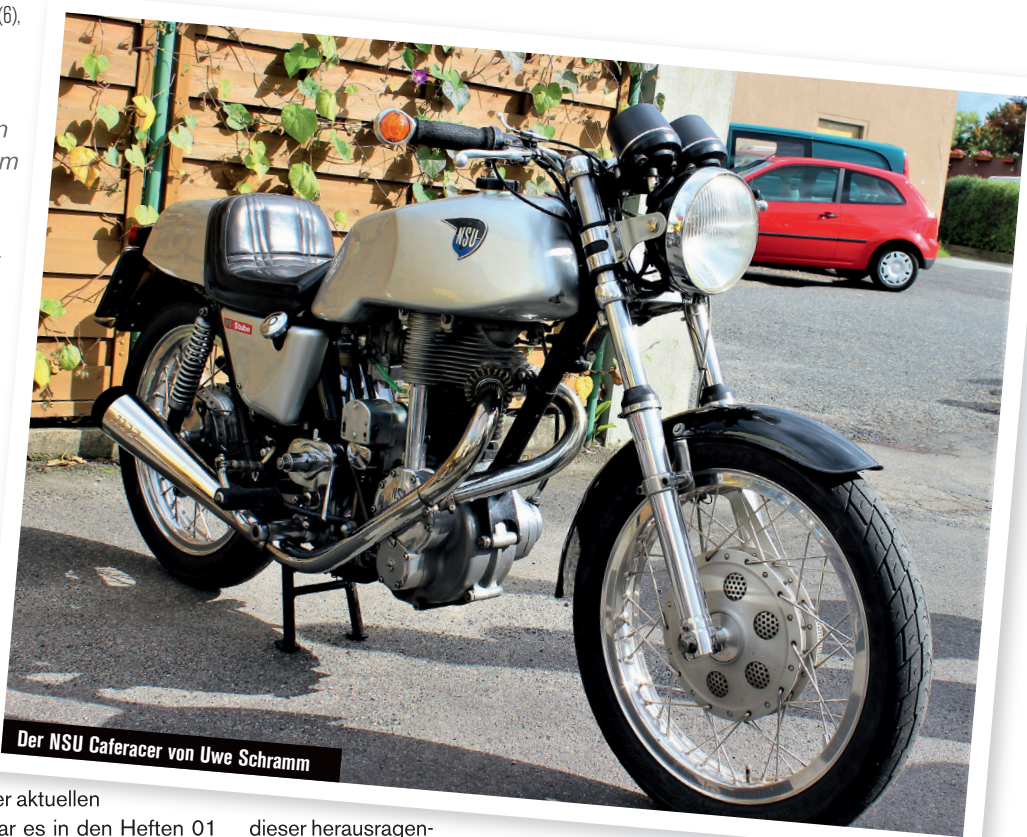
Beim Zittauer Motorradfahrtreffen gab es 1978 einen Ehrenpreis für das schönste Motorrad, Eigenbau war Ehrensache. Der Erstling war Uwe Schramm mit seinem „Caferacer“ auf der Basis einer NSU 601 OSL. Und genau diese Maschine stand im Zustand besser wie neu (falls es so etwas geben sollte) 2019 wieder am gleichen Ort. Aber hier war es im Rahmen der freien Zusammenkunft eine Vorstellung herausragender Motorrad-Eigenbauten aus der alten Zeit mit Ergänzun-

gen aus der aktuellen Ära. So war es in den Heften 01 und 02/2020 über die „Sapos“ zu lesen. Nun sollen noch ein paar

dieser herausragenden Unikate vorgestellt werden, denn so einen „Erkönig“ be-

kommt man nur unter glücklichen Umständen einmal vor die Linse.

Wie oben genannt, überraschte „Edelschrauber“ Uwe Schramm mit seiner NSU. Bereits 1965 begann diese Leidenschaft und ist heute noch nicht beendet. Für den 600er-Einzylinder-Motor wurde zuerst ein komplett neuer Brückenrohrrahmen inkl. Schwinge entworfen. Die Basis der Federelemente bildeten Produkte aus der DDR zum Umbau. Die 18“-Hochbordfelgen entstammten aus einer DDR-Privatfirma. Ausschlaggebend für eine gute Caferaceroptik war die Gestaltung von Tank und Einmannsitzbank. Als Material für den Edelschrauber und Heimwerker war Glasfaser mit Epoxdharz verstärkt die günstigste Alternative. Der überarbeitete und feingetunte Motor könnte aus einer Sportentwicklung kommen und nicht, wie der „Schrammsche“ ursprünglich



Der NSU Caferacer von Uwe Schramm



Die UK Moto – fatto a mano ...



Das Meisterwerk von Uwe Köcke



„Triumph TR 6C“, Kopie von Reiner Grabes



Ein „Sammler“ mit seinem Meisterwerk

für die Wehrmacht gebaute, aus der Großserie. Auf der Zielgeraden des Sachsenrings konnten bei 5.000 Kurbelwellenumdrehungen echte 150 km/h gemessen werden. Das Feintuning des Motors sowie die Fertigung vieler Einzelteile rund um die Maschine waren alles Heimarbeit.

Uwe Köcke aus Harsleben gehört ebenso zu den begnadeten Edelschraubern mit seinen wunderbaren Exoten. Es ist bald 40 Jahre her, da zeigte er seinen Freunden sein erstes Schrauberobjekt, einen technisch und optisch famos gelungenen Umbau einer NSU OSL 501. Der junge Werkzeugmacher, das war sein Lehrberuf und somit ideal für Schrauberkünste, hatte „Blut geleckt“ und konnte ein paar Jahre später für einen hohen Preis einen desolaten Motor einer Honda CB 500 T erwerben. Perfekt aufgearbeitet, hing dieser Motor dann im selbst gebauten Rahmen, und da Papiere einer alten AJS vorhanden waren, lief das gute Teil unter AJS offiziell im Straßenverkehr. An diesem Objekt arbeitete er über die Jahre ständig an Erneuerungen und steigerte es bis zum absoluten Schauobjekt. Immer wieder

überraschte er mit hochgradigen Detailverbesserungen, auch das Design betreffend, in Eigenanfertigung. Absoluter Höhepunkt und wahrhaftig sensationell war sein „Zerlegmotorrad“ (siehe TS 01/02 von 2010).

1981 konnte beim Zittauer Treffen eine AJS-Eigenbau bewundert werden, AJS – wie beim Vorgänger, weil AJS-Papiere vorhanden waren. Das Motorrad wurde 1981 in der DDR zugelassen, bereitete seinem Erbauer viel Freude und sorgte bei jedem Erscheinen für beachtliches Aufsehen, auch international. Ab 1986 wurde die Maschine beim klassischen Rennsport eingesetzt und als Rennmaschine umgebaut. Die Maschine ist das Produkt eines Sammlers. In den 50ern wurde die Maschine in der DDR als Rennmaschine genutzt. Über verschiedene Besitzer kam sie 1980 total „zerschraubt“ in ihren jetzigen Stall. Um den Motor wurde ein völlig neues Fahrgestell entwickelt. Alle Innereien des Motors wurden neu angefertigt sowie alle Blechteile Marke Eigenbau. Der Zylinderkopf stammt von der ehemaligen Werksrennmaschine Velocette KTT Mark VII von Fergus

Anderson, dieser hatte die Maschine 1937 beim Schleizer Dreiecksrennen verschrottet. Das Kurbelgehäuse diente in einer AJS von 1928 und, und ... Von NSU kam ein Getriebe zum Einsatz, und viele Teile anderer Hersteller wurden umgearbeitet. Von den Eigenanfertigungen weiterer Teile kann hier nicht geschrieben werden, dazu reicht der Platz nicht.

Ernst Leverkus, der große „Klacks“ war regelrecht verliebt in das Motorrad, und auf seine Frage nach der Bauzeit der Maschine sagte er nach der Antwort des Besitzers: „Nein, sieben Monate, das kann ich nicht schreiben, das glaubt niemand.“ 1979 wurde im Februar nach dem Kauf mit dem Sichten der Teile begonnen, eine Grundkonzeption über den Neuaufbau erarbeitet, Teile und Materialien beschafft, Skizzen gemacht, Termine vorbereitet und geplant. Im Oktober des Jahres 1980 startete der Neuaufbau in seine „heiße“ Phase. Jede freie Stunde wurde genutzt, und täglich bis tief in die Nacht brannte in der Garage das Licht, und es wurde gewerkelt. Tatsächlich stand das Motorrad im Glanze der Frühlingssonne im April 1981 fahrfertig vor der Garage. Ebenso wurde von „Klacks“ 1989 in Zittau eine „Triumph TR 6C“ im Zustand neuwertig bewundert und gefragt: „Wie kommt ihr in der DDR zu so einer „Bonneville?“ Nach zwei vorangegangenen Triumph-Eigenbauten meinte der Besitzer: „Auf zum Meisterstück!“ Eingefleischte Edelschrauber sinnieren spätestens in der Vollendungsphase ihrer Produkte bereits über das nächste Projekt. Auch so beim Zittauer Reiner Grabes, ein größerer Motor muss her, ein fast unüberwindliches Relikt – woher, bei dichten Grenzen im abgeschotteten Sozia-

lismus? Es wurde wahr, er wurde fündig, ein Triumph Tiger 120 aus dem Jahr 1971 mit 650 cm³ Hubraum in gutem Zustand lag 1984 in der Werkstatt oder stand er neben dem Bett? Die Lösungsideen waren hunderte Male überschlagen worden, und das Bauen begann. Gefahren damit wurde 1987 nach über 2.000 Arbeitsstunden. Rahmen, selbst Gussräder und Bremsen sowie alle Anbauteile, waren Eigenanfertigung am Meisterprojekt.



„Nocke“ taufte „Klacks“ diesen totalen Eigenbau

60 JAHRE
Diakonie 
Katastrophenhilfe

**Weltweit
hilfsbereit.**

Soforthilfe, Wiederaufbau und Prävention.
Jeden Tag. Weltweit.
Ihre Spende hilft.
IBAN: DE26 2106 0237 0000 5025 02