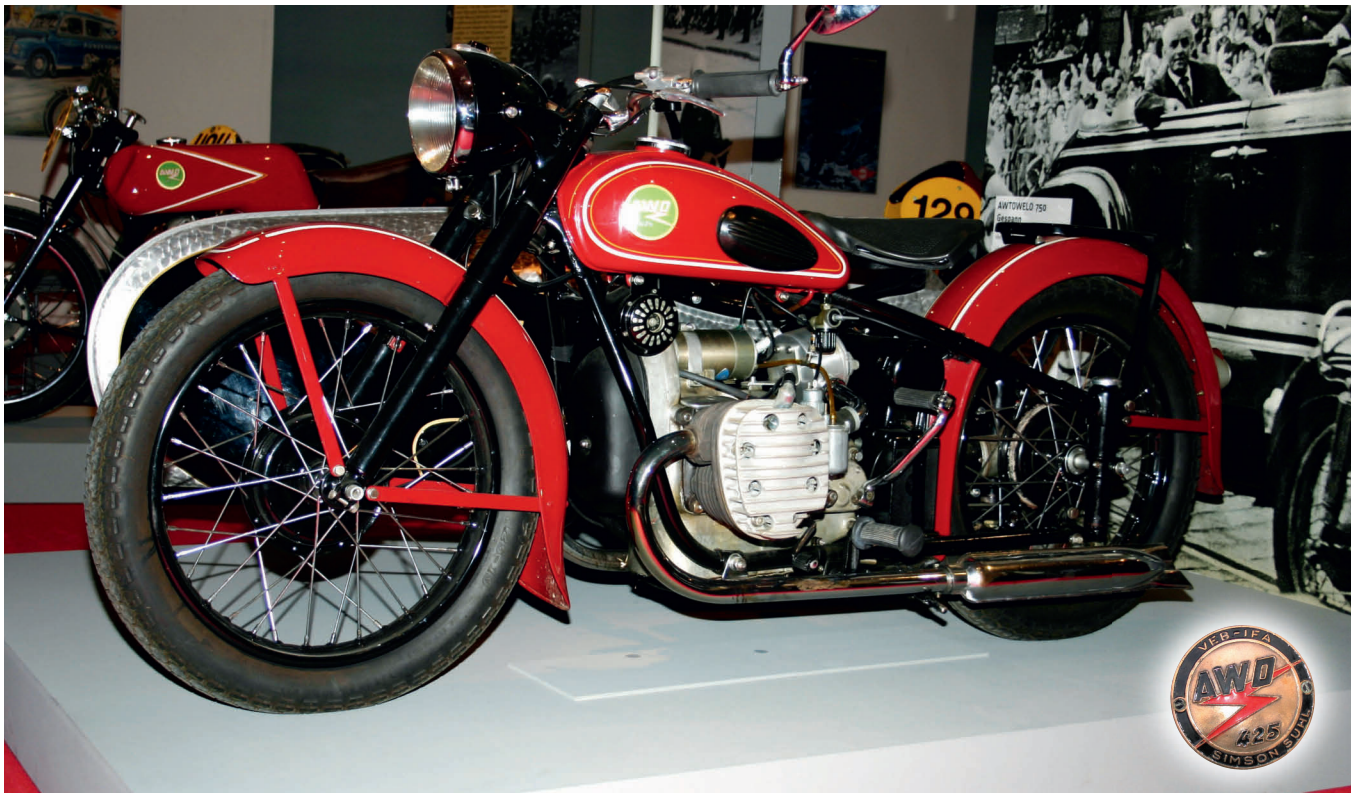
# „Edelschrauber“ Erich Kolbe aus Untermaßfeld und seine „Awtowelo-Molotow“



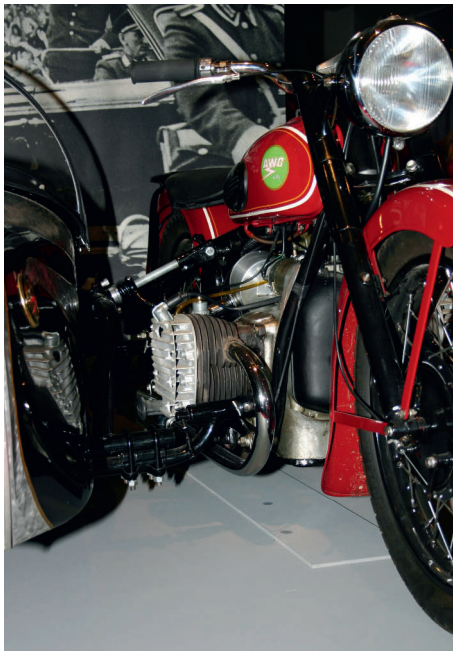

**Unter den „Edelschraubern“, damit sollen alle begabten „Umbauer“ zusammengefasst genannt sein, gibt es die unterschiedlichsten Charaktere und Geschmacksrichtungen. Da gibt es die Perfektionisten, die technisch durchdacht arbeiten, die überdurchschnittlich handwerklich begabt sind und auch mit dem notwendigen technischen Know-how ausgerüstet sind und ihre Werke schaffen.**

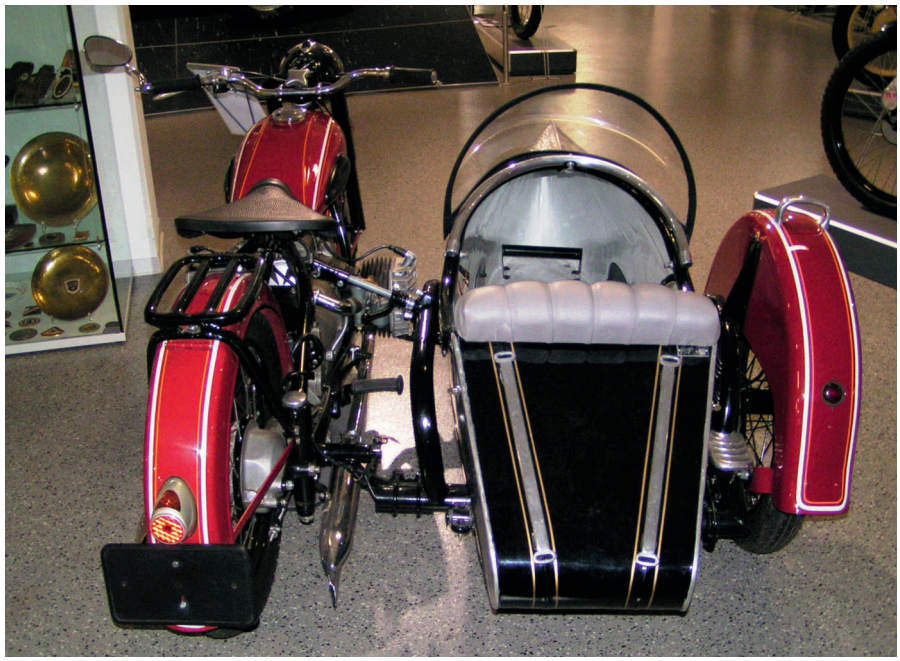
Gerade bei AWO findet man häufig die Umbauten als Chopper oder Cruiser, das ist sicherlich historisch gewachsen und im engen Zusammenhang mit der Existenz und dem Charakter der DDR verbunden. Wie war das doch damals? Der DDR-Bürger hatte wenig Auswahl seine Zweiradwünsche zu befriedigen, im Lande wurden nur in Zschopau Zweitakter produziert und ab 1955 nur noch in Suhl bis 1962 Viertakter vom Band gerollt, die Importe bleiben ausgeklammert. Also war die AWO so schon zum Exoten abgestempelt und die „Stößel,“ wie sie liebevoll im Volksmund genannt wurde, erhielt bald ihren Status als Kultobjekt. Spätestens aber dann, als im Westen, im Dezember 1969, der Film „Easy Rider“ mit Peter Fonda und Dennis Hopper uraufgeführt wurde und egal auch auf welchen Wegen in der DDR bekannt wurde, boomten im Lande der Mangelware und Eingeschränktheit an westlichen Informationen der Um- und Aufbau an Choppern. Das Interessante daran war aber ganz besonders die Tatsache, dass bereits seit 1962 gar keine Simsons mehr produziert wurden, aber die Substanz, insbesondere der Touren-AWO, noch so stark vertreten und umhegt worden war, dass es richtig spannend wurde um diese Maschinen. Es gab regelrechte AWO-Zentren und -Clubs, auch von den Behörden nicht gern gesehene

*Die linke Ansicht des Awtowelo-Molotow-Gespannes, eindeutig ist die erste Generation der AWO 425 T zu erkennen*

*Die rechte Ansicht zeigt den Stoye-SM-Seitenwagen, mit dem auch die ersten AWOs ausgerüstet wurden*

*Text + Fotos: Jürgen Kießlich*





*Der Blick zwischen das Boot und die Maschine lässt den kompakten Zylinder mit Kopf des Molotow-Motors deutlich erkennen*

*Die Ansicht von hinten auf das Gespann nötigt dem Betrachter Respekt ab, zwischen der Entstehung der Maschine und dem heutigen Datum liegen immerhin 60 Jahre*

„wilde“ Clubs ohne Vereinsstatus wie ADMV oder ähnlichem. Alljährlich im Rahmen des Schleizer Dreieck Rennens gab es am Rande ein ständig größer werdendes AWO-Treffen, da war schon was los und es ging auch nicht immer gerade ruhig zu. Technische Perfektionisten bauten Rahmen und Motoren, die Gabeln, Bremsen und alles, was möglich war, um. Aber auch Ersatzteile wurden gefertigt, Heimwerker regenerierten Motoren und Getriebe, ja tunten die Baugruppen, fertigten Kurbelwellen und Pleuel und, und, und … es sollte noch einmal an eine schwere, aber auch an eine schöne Zeit erinnert werden. Denn es war eine Zeit, in welcher menschliche Werte schwerer wogen als in der Marktwirtschaft, wo man, wenn man kann, alles kaufen kann. Hilfe für den Sportfreund oder Hobbykollegen war ein ungeschriebenes Gesetz. In den VEB (Volkseigenen Betrieben)

BUCH „AWO – DIE GESCHICHTE EINER LEGENDE

NEU!

Format 210 x 297 mm

JÜRGEN KIESSLICH

„AWO – Die Geschichte einer Legende“

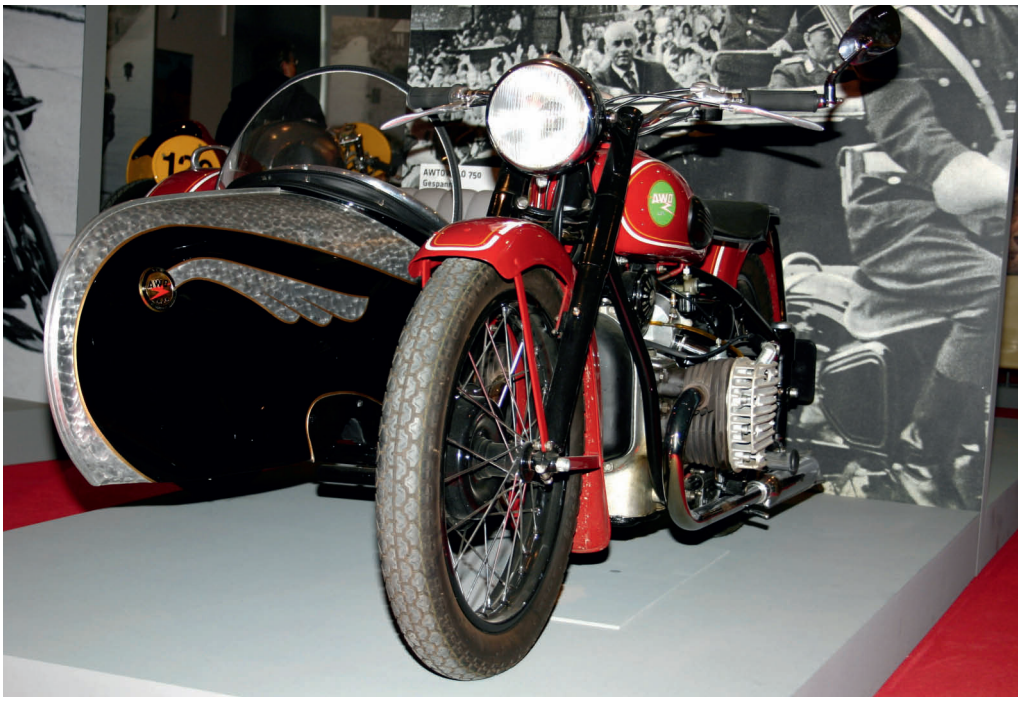
Im vorliegenden Buch wird erstmalig so umfangreich die Geschichte der AWO-Simson-Viertakt-Ära aufgearbeitet. In keiner bisherigen Veröffentlichung wurde in Wort und Bild derartig tief recherchiert über die ostdeutsche Motorradmarke AWO berichtet. Aus vielen, auch bisher unveröffentlichten Dokumenten, hat der Autor die Geschichte zur Entstehung, ihren Werdegang, ihre Entwicklung und ihre Nutzung in 14 Kapiteln zusammengetragen. Das Buch ist nicht als Ersatzteil- oder Typenkatalog gedacht, es soll in belletristischer Form die interessante Vielfalt der Traditionsmarke schildern. Das Buch ist in drei Hauptthemen untergliedert, die Historie zum Werk in Suhl mit ihren Serienmaschinen und Prototypen, der Motorsport mit den Säulen Straßenrennen, Geländesport und Motocross, sowie letztlich ein umfangreicher statistischer Teil über Technik und Sport.
Eingebettet darin findet der Leser den bisher umfangreichsten Abriss über die geheimnisvolle AWO 700, ein weiteres Kapitel ist den Seitenwagengespannen gewidmet. Die „Edelschrauber“ lesen über interessante Um- und Eigenbauten auf der Basis von AWO, und auch die Freunde des klassischen Motorsports finden ihre Spezialdisziplin gesondert abgehandelt.
Mit Sicherheit wurde noch nie so konzentriert der sportliche Teil aufgearbeitet. Brisante und historisch wertvolle Dokumente werden vorgestellt, was hatte Luigi Taveri mit AWO „am Hut“, wie war das mit der ominösen Deutschen Meisterschaft im Straßenrennsport 1958 oder wie ging es mit der Entwicklung der Königswellenmotoren sowie der desmodromischen Ventilsteuerung voran? Das und auch Kurzbiographien zu Persönlichkeiten aus dem Werk, der Entwicklung und vom Sport runden das Buch ab.
Unterlegt wird der Text mit ca. 600 interessanten Fotos aus den genannten speziellen Aufzählungen. Zum größten Teil wurden diese bisher noch nicht veröffentlicht.
Das bereits im Vorfeld der Entstehung des Buches entwickelte große Interesse aus der Insiderszene dürfte das Buch zu einem „Muss“ für jeden Anhänger der Suhler Viertakt-Ära machen.

Preis: 34,- EUR

Das Buch erscheint Ende des zweiten Quartals.

Top Speed

Bestellungen und weitere Fanartikel unter www.top-speed.info oder per Fax 03 71/5 61 60-19



*Auch dieser Anblick lässt das Technikerherz höher schlagen, schade das den begnadeten Technikern der damaligen DDR die Hände gebunden wurden und sie nur nach reglementierten Vorgaben entwickeln durften*

gab es geflügelte Sprüche bei persönlichen Wünschen für den privaten Bedarf: Nr. 1 „privat geht vor Katastrophe“; Nr. 2 „privat geht vor Export“; Nr. 3 „Aus den Betrieben ist noch viel herauszuholen“. Fragte man dann nach dem Preis des illegal, meist während der Nachtschicht gefertigten Stückes, dann gab es oft die Antwort „fuffzn fuffzich“, auf deutsch eine Flasche Lunikow Wodka für 15,50 Mark.

Nun sollen ein paar Schmuckstücke vorgestellt werden. Die Auswahl ist groß, deswegen können nur stellvertretend für viele ein paar besonders interessante Exponate beschrieben und gezeigt werden. Beginnen soll die Vorstellung mit einem „Zwitter“, damit sind Umbauten gemeint, bei denen insbesondere das Fahrgestell der AWO 425 verwendet wurde und in welches dann artfremde Motoren transplantiert wurden.

Mit allerhöchster Wahrscheinlichkeit war da der erste „Edelschrauber“ Erich Kolbe aus Untermaßfeld, als Mitarbeiter bei Awtowelo in Suhl gehörte er zu den „Männern der ersten Stunde“ beim Entstehen der AWO 425. Kolbe war als leidenschaftlicher, erprobter und erfahrener Gespannfahrer bekannt, er war bei der Wehrmacht mit den schweren Geräten im Einsatz und beherrschte diese wie sein eigenes „Ich“.

An die Fertigung eines schweren Gespannes war zu jener frühen Zeit in Suhl nicht gedacht und wie der Leser auch weiß, es war nicht einmal gestattet, denn die Auflagen der Sowjets lauteten ja eindeutig: Max. 250 cm³ durfte die zu entwickelnde Maschine nur haben. Wenn auch heute überliefert wird, dass Kolbe vom Chef Simonjan einen „Molotow“-Motor erhalten habe, um damit ein schweres Gespann zu entwickeln, ist das wohl eher unwahrscheinlich oder es war ein persönlicher Wunsch desselben. Egal, wie auch immer, Kolbe verwendete eine komplette AWO 425, baute den Motor aus und passte den Rahmen den gegebenen Maßen des russischen „Boxers“ an.

Die Sowjetunion erwarb 1938 die Lizenz für die BMW R 71 und produzierte diese originalgetreu als M 72. Das Motorrad wurde im Laufe der Zeit verändert und z. T. auch verbessert. In den Irbiter Motorradwerken wurden die Maschinen bis 1957 produziert. Der Viertakt-Boxer-Motor mit 746 cm³ Hubraum verfügte über 16,4 kW (22 PS) Leistung bei 4.950 U/min., das Hub-Bohrungsverhältnis war mit 78 x 78 quadratisch, mit dem angeblockten 4-Ganggetriebe konnte die Maschine bis 120 km/h fahren.

Diesen Motor baute Kolbe in das AWO-Fahrgestell ein, mit der eher spartanischen Motorleistung wurde das Fahrwerk der AWO 425 T keineswegs überfordert. Rechtsseitig wurde ein Stoye Seitenwagen Modell „SM“ angebaut und los ging es. Das war 1952, heute wird dieser Eigenbau mitunter fälschlicherweise als AWO 700 benannt, hat damit aber auch gar nichts zu tun. Wie wir ja wissen, erfolgte erst 1955 die Verlagerung des Projektes EMW R 70 nach Suhl und die Maschine wurde unter der Bezeichnung AWO 700 weiter entwickelt. Ab diesem Zeitpunkt war Kolbe der Fahrmeister für den Bereich „geheimes Militärobjekt“.

Das Gespann steht heute im Fahrzeugmuseum Suhl als eine Leihgabe von Herrn Gerhard Heß aus Suhl. Welchen Weg es in der Zeit von bald 60 Jahren gegangen ist, sei dahingestellt, die Ehre gebührt dem Erbauer Kolbe und so soll es bleiben.

Der Rohrrahmen der Maschine wurde aus hochwertigem Chrommolybdänstahl gefertigt, das war dem Umstand der angewiesenen Gewichtsabmagerung nach dem Test der Vorserienmaschinen zu verdanken. Die ursprünglich mit 25 mm Durchmesser ausgestatteten Rohre verfügten nun, trotz Gewichtsreduzierung, über 28 mm Außendurchmesser. Außerdem wurde der Rahmen mittels Knotenblechen im Steuerkopfbereich und bei den Aufnahmen der Hinterradfederung versteift. Der Rahmen bestand aus einem Paar verschweißter Unterzüge und war seitenwagenstabil gestaltet. Zu Beginn der Produktion waren die Rahmen noch nicht serienmäßig mit Anschlussstücken für den Seitenwagen ausgestattet, das erfolgte dann ab 1952, ebenso wurde dann am Rahmen auch das Lenkerschloss als Diebstahlsicherung vorgesehen. Die beiden vorerst ungedämpften Teleskope der hinteren Geradwegfederung verfügten über einen Federweg von 70 mm. Die zu Beginn der Produktion aus Blech gefertigten Teile der Hinterradfederung wurden später durch Schmiedeteile ersetzt und letztlich aus Gussteilen gefertigt.

Das Vorderrad wurde von einer ungedämpften Teleskopgabel mit 90 mm Federweg geführt, in der Gabel wirkten jeweils pro Holm eine Trag- und eine Pufferfeder, das Öl in der Gabel diente (frühe Ausführung) lediglich Schmierungszwecken.

Der Fahrkomfort der Maschine wurde mit einem Schwingsattel wesentlich verbessert. Der vorerst hinter dem Schwingsattel montierte Gepäckhalter wurde durch einen Möwe-Sozius-Sitz ersetzt. Die 19“-Felgen waren aus Stahl gefertigt und vorn sowie hinten mit Bereifung der Dimension 3.25-19 ausgestattet. Die scherzhaft als „Dosendeckelbremsen“ bezeichneten Halbnabenbremsen verfügten bei der hinteren Bremstrommel über 180 mm Durchmesser und der vorderen Bremstrommel über 160 mm. Auch hier gab es wenig später eine Neuerung; der Durchmesser der vorderen Bremstrommel erfuhr eine Veränderung auf 180 mm und die Bremstrommelbreite wurde mit 25 mm bemessen. Der Radstand der Maschine war den üblichen Erfahrungen im Fahrbetrieb mit 1.361 mm gut angepasst.

Der gefällig geformte Tank wurde aus Stahlblech gefertigt und hatte ein Fassungsvermögen von 12 Litern.

Im nächsten Bericht wird der Leser nochmals einen relativ seltenen Youngtimer von Honda kennen lernen.