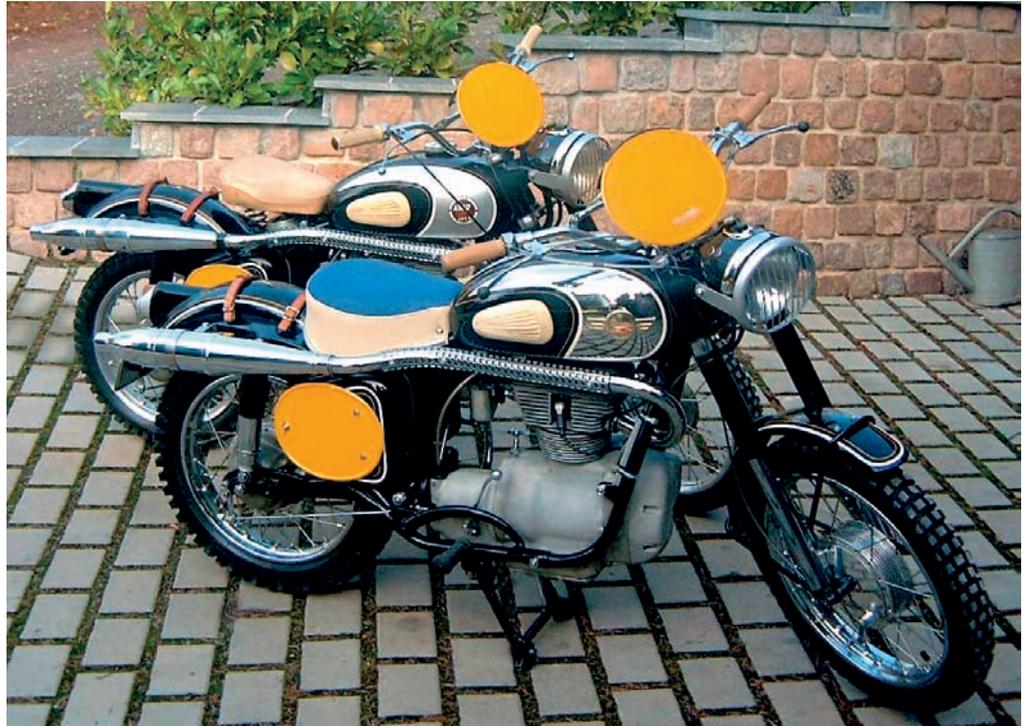


Edelschrauber „Mopedprinz“ und die Simson-GS-Viertakter

Als 1955 im Suhler Werk mit der Entwicklung der Sport AWO begonnen wurde, war das auch gleichzeitig der Startschuss für die Verbesserung der Maschinen im Geländeeinsatz. Aus ihr entstanden im Prinzip die 250 und 350 cm³ GS-Modelle.

Die Motoren waren leistungsgesteigert, die Getriebeabstufungen wurden variiert, der Kardantrieb war anders übersetzt und den Geländebedingungen angepasst, aber auch in seiner Bauart robuster gestaltet. Beim 250-cm³-Motor wurde das Hub-/Bohrungsverhältnis mit 68/68 quadratisch belassen, dagegen wurde der 350-cm³-Motor mit 80 mm Hub und 74 mm Bohrung zum Langhuber umgestaltet. Für die Club- und Privatfahrer waren die GS-Modelle auch als Kleinserienmodelle käuflich beim Werk zu erhalten. Die Leistung des 250er-Motors lag etwa bei 14,5 kW (19,5 PS) bei 6.700 U/min. und der 350er drehte bis 6.000 und entwickelte dabei 17,7 kW (24 PS). Als 1956 die erste käufliche Kleinserie gefertigt wurde, kamen 19"-Hinteräder zum Einsatz, da noch keine geeigneten Geländereifen in 18" zur Verfügung standen. Das Vorderrad war von Anfang an 19" und wurde bei den späteren



Die hintere Maschine war das erste Fertigungsmuster von Geländesportausführungen bei Simson 1955, sie trägt noch das AWO-Emblem, vorn eine Maschine aus einer Kleinserie mit etwa 60 GS wurde 1958 hergestellt

Werksmodellen auf 21" umgestellt.

Ähnlich wie im Rennsport wurde ständig an der Verbesserung der Maschinen gearbeitet. Das betraf alle Parameter, beginnend mit der Leistungssteigerung

der Motoren und optimaler Startfreudigkeit unter allen Witterungseinflüssen, der Anpassung der Übersetzungen von Getriebe und Kardan, dem Fahrwerk mit Federung, Rädern und Bremsen, der Bordelektrik, der gesamten

spezifischen Beschaffenheit einer modernen Geländemaschine und insbesondere auch der Zuverlässigkeit. An den Werksmaschinen wurde sehr viel modifiziert und verbessert. Eigentlich ist das eine ganz normale Sache, denn erst im harten Wettbewerb zeigen sich die technischen Schwachstellen. Deshalb gab es auch ähnliche Veränderungen an den Modellen der käuflichen Kleinserien.

Als erster Fahrer auf einer fast serienmäßigen AWO 425 konnte sich 1953 als Deutscher (DDR) Meister im Geländesport Rolf Neubert aus Dresden eintragen lassen. Immerhin wurden von Suhler Fahrern im Jahr 1954 auf AWO bereits drei Gold-, zwei Silber- und sieben Bronzemedailien errungen. Insgesamt eroberte das kleine Suhler Team im Jahr 1955 auf elfbesuchten Veranstaltungen die Ausbeute von 29 Goldmedailien, 22 x Silber und 16 x Bronze. Das war ein tolles Ergebnis! Freude gab es für Gottfried Pohlan über den Meistertitel. Für das Jahr 1955 ging auch der Titel des Deutschen Mannschaftsmeisters mit Pohlan, Schütz und Amthor an das Rennkollektiv in Suhl.

Alfred Schütz und Lothar Bock durften sich 1957 in der Deut-



Dieses Top-Fahrzeug befindet sich im Besitz von René Nawrath, die Werksmaschinen waren ab 1959 mit dem zusätzlichen Dämpfer an der Telegabel ausgerüstet, ab 1959 wurde vorn das 21"-Rad verwendet und auch der kleine Scheinwerfer



Die WerksGeländesportmaschine mit 350 cm³ Hubraum aus dem Jahr 1961, technisch im letzten Stand vor der Einstellung der Viertakt-Ambitionen. Neben René Nawrath und seiner Maschine steht kein geringerer als der frühere Meister des Sports Lothar Bock

schen Meisterschaft der Klasse A hinter dem wieder einmal unschlagbaren Hans Fischer mit seiner MZ auf den Plätzen zwei und drei ehren lassen. Um den Erfolg noch abzurunden, wurde das Rennkollektiv Suhl mit den Fahrern Amthor, Schütz und Bock zur Krönung als Deutsche Mannschaftsmeister geehrt.

Lothar Bock erwarb allein 1958 bei den sechs, ständig mit Spitzenfahrern besetzten, Meisterschaftsläufen fünf Gold- und eine Silbermedaille. Drei Klassensiege, der Gesamtsieg bei der Internationalen Viertage-Leistungsfahrt, Goldmedaillen bei der Österreichischen Alpenfahrt sowie bei der Sechstagesfahrt zeichnen den Geländemeister aus. Auch Helmut Amthor konnte auf eine schöne Jahresbilanz zurückblicken. Nicht nur seine tollen Ergebnisse in Schweden, Finnland, Österreich, der CSR und der BRD stehen auf der Positivseite seiner Starts, auch in jedem Meisterschaftslauf erwarb er Gold. Die Geländemannschaft von Suhl wurde für das Sportjahr 1959 neu formiert. Die am 11. Februar 1959 in Berlin mit dem Titel „Meister des Sports“ geehrten Suhler Geländesportler Lothar Bock und Helmut Amthor erhielten außer Günter Clarinc durch den Torgauer Horst Scherme Unterstützung. Leider kam für die Suhler Viertakter 1961 das endgültige Aus auch im Geländesport. Diesen legendären „Four-Strok-ohv-Singles“ widmet

sich mit leidenschaftlicher Hingabe der Reinsdorfer René Nawrath, unter den Insidern der Szene eher bekannt als „Mopedprinz“. Warum wohl „Mopedprinz“? Ein Grund könnte die Tatsache sein, dass er, egal welches Modell aus der 10-jährigen Suhler Firmengeschichte, meisterhaft von ihm restauriert wird und die GS-Modelle noch heute ebenso meisterhaft im klassischen Geländesport von ihm bewegt werden. Aber, da er erst zehn Jahre nach der Suhler Vier-

takt-Ära geboren wurde, wäre der Titel „Mopedkönig“ verfrüht verliehen, allenfalls könnte man sich auch auf „Mopedkronprinz“ einigen.

Der sympathische Zweimetermann hegt und pflegt in seiner Sammlung verschiedene Modelle der Marke AWO/Simson, dabei die GS-Modelle, selbst Exemplare der wenigen Werksmaschinen im Zustand „excellence condition“, um in „Klacks“ O-Ton zu sprechen. 1987 begann 15-jährig mit dem DDR-Einser sein Einstieg in das Motorradleben mit einer MZ. Kurz nach der Wende erwarb er seine erste AWO und „orgelte“ schon gelegentlich im Gelände herum. Dabei entdeckte er mit Freude den Offroad-Virus. Beim Besuch einer Ausstellung sah er erstmalig die sehr schön restaurierte Simson GS 250 von Dieter Messerschmidt – und es war passiert, so ein Gerät sollte sein Eigen werden. Aber wie? Solche Stücke konnte man kaum noch finden. Selbst ist der Mann, sagte er sich, die baue ich mir selbst. Das war die Inizialzündung für eine beginnende Leidenschaft als Schrauber, um es vorwegzunehmen, dass Projekt gelang ihm meisterhaft. Auf meisterhaft liegt die Betonung, denn er war kein Meister. Er hatte auch keinen Metallberuf erlernt, aber er hat sich intensiv mit der Materie befasst und nach weiteren Restaurierungen sein Talent als Perfektionist auf dieser Strecke unter Beweis gestellt. Sogar so perfekt, dass er damit manchem Kraftfahrzeugmeister das „Wasser abgraben“ kann.

So ganz nebenbei hat er auch den gesunden Ausgleich für seine Schrauberambitionen im aktiven Motorsport gesucht und gefunden. Er entdeckte sein Talent beim Fahren im Gelände schon früh auf einer Wettbewerbsmaschine von KTM. Das Offroadfahren lag im einfach im Blut. Fortan betätigte sich René bei Enduro-Wettbewerben oder auch beim Supermoto, aus finanziellen und beruflichen Gründen erfolgten die Einsätze eher sporadisch, aber nichtsdestotrotz mit Freude und Begeisterung.

Aufgrund glücklicher Umstände kam der Geländefreak einige Jahre später zu Teilen der nur in geringen Stückzahlen existierenden WerksGeländesportmaschinen von Simson aus den Jahren 1956 bis 1961. Ein restaurierungsfähiges Kleinserienmodell konnte er neben seinen Eigenbau stellen. Der Zufall oder besser „Scheunenfunde“ wollten es, dass er nach umfangreichen Restaurierungsarbeiten und viel handwerklichem Geschick tatsächlich zwei der raren Werks-GS-Modelle der Baujahre 1960 und 1961 mit 350 cm³ Hubraum im Zustand wie neu in seiner Sammlung stehen hat. Der Weg dahin kann hier nicht detailliert geschildert werden, viele Teile dazu (insbesondere komplette Al-Zylinder) mussten handwerklich nachgefertigt werden.

Nun kam aber auch der Wunsch auf, mit den Klassikern der früheren Meister Pohlan, Amthor, Schütz und Bock im Wettbewerb am Start zu stehen. Gele-



René Nawrath fährt im Gelände mindestens ebenso gut, wie er auch schraubt, hier auf Siegesfahrt am 01.08.2009 beim Internationalen Geländewettbewerb in Isny



Diese Aufnahme dürfte Seltenheitswert besitzen, René Nawrath „hängt“ mit der straßenbereiften GS hinter Dieter Messerschmidt auf der AWO RS 250/1, anlässlich einer Präsentation in Reinsdorf 2009

genheiten dazu gab und gibt es genügend im klassischen Geländesport, wo auch der beste und schnellste Fahrer auf dem Podest steht und nicht der am gleichmäßigsten fahrende Akteur. Nun soll sich der Leser aber nicht Sorgen

machen, dass dabei die wertvollen Werks-GS zerschrotet werden, für diese Einsätze fertigte der Experte originalgetreue Repliken an. Genügend Erfahrungen hatte René Nawrath im Wettbewerb bei aktuellen Offroad-Wettbewerben

gesammelt. In Wettbewerben bei denen „Weicheier“ fehl am Platze sind, bildet sich schon das notwendige Gespür heraus, um auch bei den Klassikern zu bestehen. Nun gibt es auch im Klassiksport unterschiedliche Schwierigkeits-

grade je nach dem Charakter der Veranstaltung, da können Einsteiger mal irgendwo etwas probieren. Aber es gibt auch die harten Geländefahrten, bei denen es richtig zur Sache geht. Und hier hatte unser Freund nicht selten die Nase ganz vorn – 2007 in Zschopau und bei der Internationalen Geländefahrt von Isny, 2008 bei der Geländefahrt Weimarer Land, 2009 noch einmal Isny, noch einmal Weimarer Land und auf dem Harzring, alles nur Beispiele, wo er den Kranz des Siegers empfangen durfte. Wenn Geländeexperten Isny hören, dann werden alle Sinne wach, denn da wurden früher und auch noch heute die härtesten Geländewettbewerbe ausgetragen, selbst jetzt starten da noch Spitzenfahrer aus der ganzen Welt.

Über die Ambitionen und Maschinen des AWO/Simson-Spezis gäbe es noch viel zu berichten, aber da kann sich der Leser im Internet weiter informieren, die Eingabe „Mopedprinz“ führt ihn da ganz schnell ans Ziel.

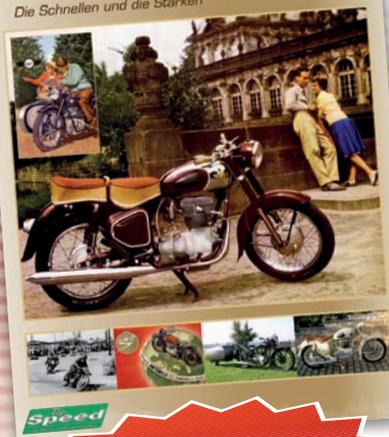
Auch im nächsten Bericht wird der Leser mehr Interessantes über AWO-Schrauberprojekte erfahren.

BUCH „AWO – DIE GESCHICHTE EINER LEGENDE“

Format 210 x 297 mm

Jürgen Kiesslich

AWO Die Geschichte einer Legende Die Schnellen und die Starken



Preis: 34,- EUR

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 interessan-

te 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.

Das Buch erscheint Ende des zweiten Quartals.



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