

# Heimwerker – Fahrzeugbauer wurden aus der Not geboren



Für die im folgendem Bericht stellvertretend für viele Beispiele vorgestellten Fahrzeuge ist der Begriff Edelschrauber nicht unbedingt anzuwenden. Denn hierbei ging es um reine, gebrauchsfähige Zweckmäßigkeit mit geringstem finanziellen Materialeinsatz unter totaler Vernachlässigung der Optik. Funktionell und zuverlässig musste das Gerät seinen Zweck unter Einsatz von sparsamsten Mitteln verrichten. Aber toll war es doch, was die Bastler auf die Räder stellten und fordert uns heute großen Respekt ab, denn gefüllte Materiallager und Wunschdenken bei der Verwendung der notwendigen Mittel gab es nicht. Improvisation und handwerkliches Geschick, das war die Devise zu jener Zeit, als die Nachkriegswehen noch überwunden werden mussten.

Seit es Kraftfahrzeuge gibt und insbesondere jene, die man als Hobby- bzw. Freizeitgerät benutzt, besteht nicht nur bei handwerklich begabten Besitzern, sondern allgemein bei experimentierfreudigen Individualisten der Drang zur Veränderung ihres fahrbaren Untersatzes. So ganz besonders ist das beim Objekt Motorrad ausgeprägt und evtl. seit der Existenz der Marke AWO, respektive natürlich auch Simson, sehr stark festzustellen. Da wird gebastelt und geschraubt, was das Zeug hält, natürlich gibt es auch die Gruppe der „Original-

getreuen“, und das ist gut so. Aber auch als sinnvolles Zweckfahrzeug wurde die AWO umgebaut, Wassersportler versuchten es mit dem Motor als Antriebseinheit ihrer „Überseedampfer“, die meisten „Seefahrer“ sind mit Sicherheit aufgrund der Startprobleme mit dem Motor in ihrer Werft liegengelassen.

Es gab auch Leute die mit AWO- Umbauten zum Unterhalt ihres Lebens beitrugen. Nicht nur Technikexperte Nr. 1 aus dem Suhler Werk, Werner Strauch, funktionierte sein S-Gespann als Transportfahrzeug mit Holzkasten auf dem Seitenwagenrahmen, ala Transportseitenwagen um, damit

er seine Gartengeräte und Material transportieren konnte.

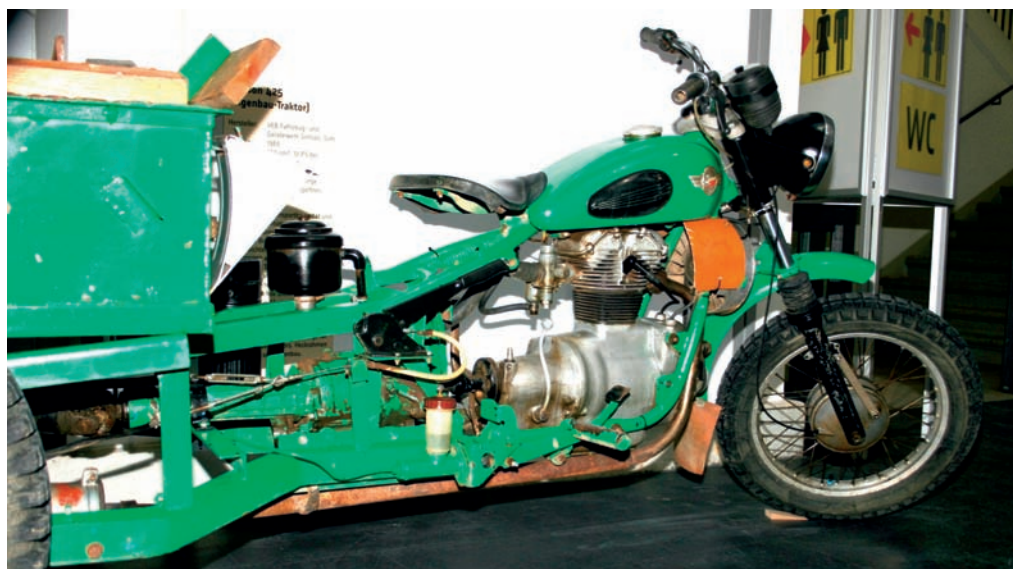
Auch als skurrile „Dreikantfeile“ bauten Bauern und Forstarbeiter ihre AWO zum Allzweckgerät um, wie auf dem Bild mit dem „grünen AWO-Monster“ zu erkennen ist. Ideen waren gefragt, um sich die Arbeit zu erleichtern und darauf waren „gelernte“ DDR- Bürger geeicht. Stellvertretend für verschiedene derartige Projekte sollen ein paar solcher Maschinen hier vorgestellt werden.

Die Besucher der Sonderausstellung AWO im Verkehrsmuseum Dresden 2011 hatten die Gelegenheit das hier vorgestellte

*Das „grüne Monster“ mit dem AWO Herz als Antrieb in seiner interessanten Gesamtansicht*

Fahrzeug zu bewundern. Der Erbauer konstruierte an den Rahmen einer 425 T aus Kastenprofilen einen stabilen Hilfsrahmen als Träger für eine Ladepritsche. Diese Pritsche wurde auf einer mit Ausgleichsgetriebe ausgestatteten PKW Hinterachse montiert. Für das Vorderrad wurde eine mit verlängertem Federweg ausgerüstete MZTS Gabel mit Trommelbremse montiert. Die hinteren Räder stammten von einem Pkw mit hydraulischen Trommelbremsen. Der Hauptbremszylinder und der Fußbremshebel zur Betätigung sind seitlich rechts am Kuriosum zu erkennen. Den Motor der 425 T hat er dem Einsatzzweck angemessen mit einer Zwangskühlung mittels eines Gebläses vom Trabant versehen. Vor dem Kurbelgehäuse befindet sich der Antrieb mit einer Riemenscheibe, welche mit einer Verlängerung vom Kurbelwellenstumpf angetrieben wird, selbst die Spannrolle für den Keilriemen hat der Konstrukteur nicht vergessen. Das Wechselgetriebe dient hier lediglich als Zwischengetriebe. Gut ist der Ausgang der Kardanwelle zu erkennen, nach einem Zwischenlager für die Gelenkwelle wird ein zweites Getriebe aus einem Pkw die Kraft endgültig auf das Ausgleichsgetriebe in der Hinterachse

*Das Bild zeigt die komplette Kraftübertragung recht gut vom Motor mit Wechselgetriebe über Gelenkwelle zum PKW Zwischengetriebe und einer weiteren Kardanwelle zum Achsausgleichsgetriebe*







**Der AWO-T-Vierradtraktor ist als reiner Gebrauchsgegenstand nicht schön anzusehen, aber als ein Zeitzeuge doch interessant in seinen funktionellen Details**

weiterleiten. Rechts unter dem Fahrersattel ist der Hebel für die Feststellbremse gelagert, darüber befindet sich ein Nassluftfiltergehäuse von einem Kraftwagen. „Gut Holz“ kann man da nur sagen.

Andere Bastler suchten schon eine höhere Stufe der Eigenkonstruktion, indem sie ihre Fuhrwerke mit vier Rädern ausstatteten. AWO-Spezi René Nawrath (TS 04/11) erwarb solch eine Kreation im desolaten Zustand und brachte sie wieder zum Laufen. Der Grund, das eigenartige Gefährt zu erwerben, beruhte eher auf der Tatsache, dass die verwendeten AWO-Teile aus dem Jahr 1958, insbesondere der Rahmen noch rückbaufähig für ein Original waren. Die Basis für den relativ simplen Eigenbau beruhte auf einem Grundrahmen aus gekanteten U-Profilen. Dieser war auf zwei Moskwitschachsen ungefedert montiert und die AWO war auf das Vorderteil, ohne ihre Räder, Gabel und Hirafe befestigt worden. Elegant konnte mit zwei Personen chauffiert werden. Als Ballast für die Hinterachse hatte der Ersterbauer recht brutal ein Stück Eisenbahnschiene unter den Sitzen befestigt. Als Zwischenge triebe war nach der AWO-Einheit Motor/Getriebe ein Schaltgetriebe vom Opel P4 montiert und von da wurde die Kraft über eine Gelenkwelle auf das Achsausgleichsgetriebe nach hinten übertragen. Einen wenig vertrauenerweckenden Eindruck machte die gesamte Montage der Lenkung mit ihren bemerkenswert langen Lenkschubstangen vom Lenkstockhebel zur Vorderachse. René nahm letztlich von einem Rückbau Abstand und gab das Gefährt an Motorradfreunde nach Ungarn ab, wo es noch heute seinen Dienst in der Puszta versieht. Technisch wesentlich aufwändi-

ger gestaltet ist seine noch jetzt im persönlichen Einsatz befindliche AWO-Vierrad-Arbeitsmaschine. Auch dieses Gerät beruhte im Prinzip auf den Aufbau eines Vorbesitzers. Als leidenschaftlicher AWO-Anhänger schuf der „Mopedprinz“ daraus das, was es jetzt ist, eine mit erheblich interessanten technischen Feinheiten ausgestattete Arbeitsmaschine für den Hausgebrauch. Hervorstechendes Merkmal des „Kleintraktors“ ist die Knicklenkung, welche dem Fahrer das Manövrieren auf kleinstem Raum ermöglicht. Hierbei handelt sich um eine ganz besondere Form der Fahrzeuglenkung, wobei das Gefährt aus mindestens mit zwei miteinander verbundenen, beweglichen Teilen in seiner Längsachse besteht. Die Verbindung und Bewegung der beiden Teile gegeneinander wird über ein fahrzeugmittig gelagertes Kreuzgelenk realisiert. Die Teile des Kreuzgelenks schwenken um den „Königsbolzen“. Im vorliegenden Fall wurde die Knicklenkung, ebenso wie weitere Teile einem tschechischen Kleintraktor entnommen. Als Antriebsaggregat montierte René den Motor einer Simson „S“, welchen er zur „Arbeiterleichterung“ in einer weiteren Ausbaustufe den Radiallüfter eines „Trabant“ spendierte. Als Achsen wurden zwei Hinterachsen vom Moskwitsch eingebaut, aufgrund der besonderen Lenkcharakteristik des Fahrzeuges konnte auch vorn eine nichtgelenkte Hinterachse Verwendung finden. Beide Achsen wurden in der Spurweite reduziert. Die Kraftübertragung erfolgt vom AWO-Standardgetriebe auf ein Zwischengetriebe Marke Eigenbau und von da verteilt auf die beiden Ausgleichsgetriebe der Achsen. Das allradgetriebene Fahrzeug kann vierfach vorwärts bzw.



**Der universell einsetzbare Kleintraktor von René Nawrath in seiner „Winterausstattung“**

ebenso rückwärts gefahren werden. Die maximale Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h. Der Motor wird wie ein Motorradmotor dieser Generation gestartet, der Fahrer steht auf dem Fahrzeugrahmen und kickt mit dem rechten Bein. Der Grundrahmen des Fahrzeuges wurde aus U-Profilen in Verbindung mit Flacheisen verschweißt, daran sind alle Baugruppen befestigt. Die Bedienung ist relativ einfach vorzunehmen, wie bereits erwähnt wird der Motor zur Inbetriebnahme gekickt. Die Einbaulage des Motors ist wie am originalen Motorrad, längs zur Fahrzeugachse als Querläufer. Leicht versetzt hinter dem Kickstarter „steht“ der lange Hebel zur Betätigung der Feststellbremse, natürlich mit einer Sperrklinke versehen. Die Fußbremse wirkt per Fußpedal über den hydraulischen Hauptbremszylinder auf die vier Radbremszylinder. Der hochste-

hende Hebel rechts am Fahrzeug auf dem Bild mit der Schiebescchildausstattung dient dessen Bedienung. Der linksseitig tiefliegende Hebel ist der Schalthebel für die Getriebe.

Vom Zwischengetriebe führen außer den Achsantrieben noch drei Zapfwellen aus dem Gehäuse um weitere Anbauteile, wie evtl. einen Mähbalken zu bedienen. Das außerdem auch ein Anhänger anzubringen ist, sollte wohl kaum einer Erwähnung bedürfen. Das Heben und Senken des Schiebescbildes für die Schneeberäumung im Winter auf dem eigenen Grundstück erfolgt rein mechanisch per Handbetätigung über Hebelkraft. Mehr darüber kann der interessierte Leser im bald erscheinenden Buch „AWO – Die Geschichte einer Legende“ nachlesen.

Auch im nächsten Bericht werden dem Leser noch einmal ein paar hochinteressante AWO-Umbauten vorgestellt.

**Der „Knicklenker“ ist mit einem Simson S Motor als Antrieb bestückt, mit seinen vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten ist er selbst als Zugmittel für den Anhängerbetrieb geeignet**

