



Manfred Müller beim Fahrspaß im Gelände auf der AWO 700



Die AWO 700 als „Arbeitspferd“ im Wintereinsatz

Die „große Unbekannte“ – AWO 700

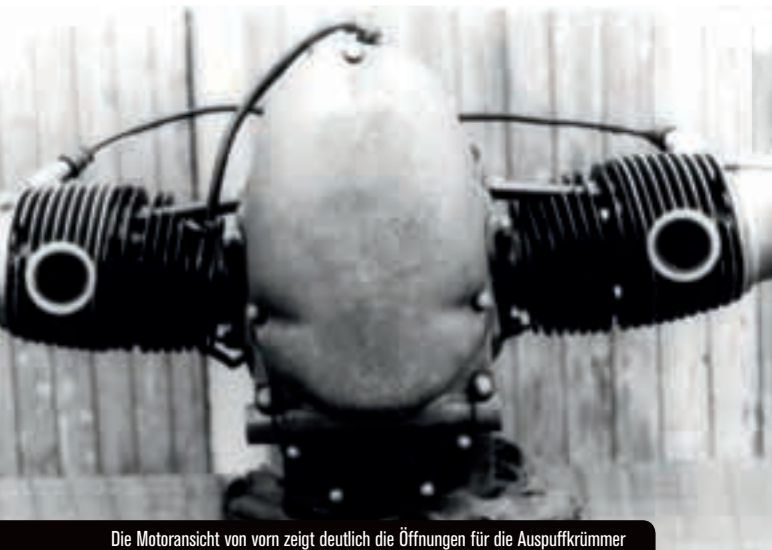
Diese Maschine war im Straßenverkehr nicht zu finden

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Manfred Müller (4), Uli Hänzig (2), Jürgen Kießlich (1)

Es ist nicht einfach, über das im Folgenden vorgestellte Seitenwagengespann zu berichten, denn das gesamte Projekt war von Beginn an bis zum Ende seiner Entwicklung der wenigen existierenden Maschinen ein militärisches Geheimprojekt. Darüber gibt es keine Aufzeichnungen. Wieviele Exemplare davon noch wirklich existieren, ist nicht bekannt. Wahrscheinlich ist nur noch ein Exemplar im Privatbesitz eines Sammlers. Es ist auch nicht bekannt, ob überhaupt noch mehrere Menschen leben, die daran mitgearbeitet haben. Einer von ihnen war der bekannte Motorsportler Siegfried Neumeister, der mit seinem Beifahrer Barth sogar im Geländewettbewerb die Maschine zum Einsatz brachte. Neumeister war zu jener Zeit Oberleutnant der KV P (der Kasernierten Volkspolizei) und erfolgreicher Fahrer besonders im Geländesport.



Die Gestaltung des Zylinderkopfdeckels ist dem der in Eisenach gefertigte EMW/BMW R 35 sehr ähnlich



Die Motoransicht von vorn zeigt deutlich die Öffnungen für die Auspuffkrümmer

bis 1944 die BMW R 75 für den militärischen Zweck in der deutschen Wehrmacht gefertigt worden war. An dem Geheimstart durften nur streng ausgewählte und insbesondere auch politisch zuverlässige Kader mitarbeiten. Die betreffenden Ingenieure, Techniker, Meister sowie ausgezeichnete Facharbeiter wurden alle als Geheimnisträger vergattert. Mit hoher Wahrscheinlichkeit standen bei der Vorauswahl – oder besser zur Betrachtung der eventuellen Möglichkeiten – die BMW R 75 und die

Der Generalinspekteur Heinz Hoffmann, Chef der Kasernierten Volkspolizei der DDR, erteilte 1951 die Weisung, einen Befehl an die Industrie zu formulieren, um ein schweres Seitenwagengespann für den Einsatz bei den Streitkräften zu entwickeln. Der Befehl, das „Geheimprojekt“ zu realisieren, ging 1951 über die Zentrale Entwicklungsstelle für Militärtechnik der DDR nach Eisenach an das ehemalige BMW-Werk, wohl schon unter Betrachtung der Tatsache, dass dort

sowjetische Molotow M 72, die in Lizenz aus der BMW R71 entwickelt wurde, zur Disposition.

Bereits bei ersten Beratungen zur Projektrealisierung wurde als Ausgangsbasis die BMW R 75 gewählt. Die Vorzüge lagen dabei wohl als erster Schwerpunkt beim Zugriff auf die Konstruktionsunterlagen sowie auf dem enormen Erfahrungsschatz beim härtesten militärischen Einsatz der Maschine während des II. Weltkrieges.

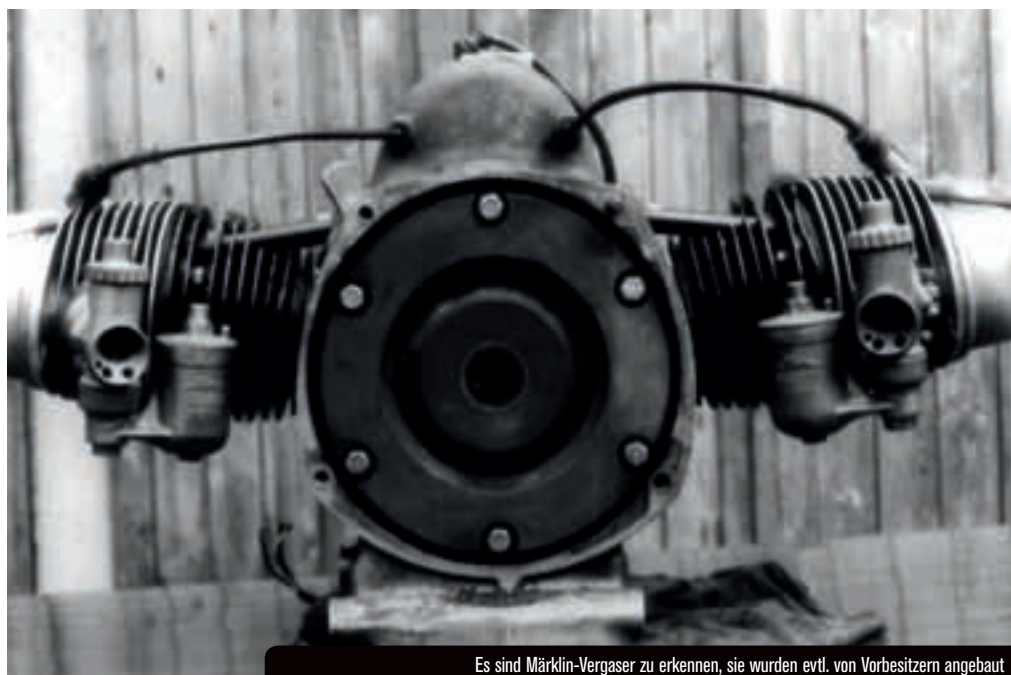
Die in Eisenach entwickelten Prototypen liefen unter der Modellbezeichnung EMW R70. Als sich 1955 in Eisenach die Produktionseinstellung des Motorrades R 3 5 ankündigte, wurde auch die militärische Geheimentwicklung ausgelagert. Die Wahl fiel – es konnte bald nicht anders

heit Lichtmaschine und Zündmagnet bei Durchquerung von Wasserabschnitten im Gelände. Des Weiteren sollten bestimmte Motorparameter optimiert werden, insbesondere musste der störungsfreie Betrieb mit niedrigoktanigen Kraftstoffen verbessert werden. Die Zuverlässigkeit der Getriebeeinheit, besonders des Ausgleichsgetriebes mit seiner Sperre, war ebenso verbesserungswürdig. Eine aufwändige Aufgabe war der Umstand, die Maschine so zu gestalten, dass man von Patenten der westlichen Firma BMW unabhängig wurde.

Die Bodenfreiheit des Motors wurde erhöht, lag jetzt sogar höher als bei der früheren Schwester, der K 750 von Zündapp, denn auch bei dieser wurden die Zylinder nach

Deckel abgedichtet. Der Hubraum des Motors wurde mit 698 cm³ beziffert, und die Leistung des Motors mit 30 PS übermittelt. Das Schaltgetriebe verfügte über vier Vorwärts- und einen Rückwärtsgang. Durch Zuschaltung der Geländeuntersetzung wurde die Anzahl der Schaltstufen verdoppelt. Aufgrund des Seitenwagenantriebs war die Maschine zusätzlich mit einem sperrbaren Ausgleichsgetriebe ausgestattet. Diese Sperre war einer der häufigen Ausfallgründe bei Geländefahrten an den Maschinen. Sehr fortschrittlich war bereits die vorhandene hintere hydraulische Bremse. Ein entscheidender Störfaktor an der Maschine war mit Sicherheit die Hartgummischeibe der M 72 als elastisches Verbindungs-

hinteren Rahmenteil ein Schwingenfahrwerk zu entwickeln, konnte wegen der Auslagerung nicht mehr realisiert werden. Nach der Übergabe an die Zentrale Erprobungsstelle für Militärtechnik verlor sich für den zivilen Entwicklungsbereich und dessen Mitarbeiter jede Spur und jegliche Information. Aufgrund der strengen Schweigepflichtregeln über das Projekt und auch danach war die Angelegenheit in Vergessenheit geraten. Im militärischen Bereich waren die Geheimhaltungsmaßnahmen mindestens ebenso streng wie in den beiden Werken. Erst als die Fahrzeuge 1958 durch die Zentrale Erprobungsstelle für Militärtechnik auf verschiedene Dienstbereiche der NVA verteilt wurden, kam es zur Aufhebung der Geheimnissperre, aber da war das Schicksal der Maschinen bereits besiegelt. Ein Mann aus dieser Zeit ist Helmut Galle, als ehemaliger Angehöriger der KVP und späterer Stabsoberfähnrich der NVA war er im Kraftfahrzeugtechnischen Dienst als Spezialist eingesetzt. Er erinnert sich an die Zeit in seiner ehemaligen Dienststelle in Stahnsdorf bei Potsdam und in der ehemaligen Husarenkaserne beim ASK in Potsdam. Hier hatte er auch Kontakte mit Oberleutnant Neumeister. In dieser erstgenannten Dienststelle war die Offizierschule für den Kraftfahrzeugtechnischen Dienst der NVA stationiert, und hier wurde unterdessen auch die Erprobungsstelle für Kraftfahrzeugtechnik der NVA eingerichtet, zu welcher aber nur ein streng begrenzter Personenkreis Zutritt hatte.



Es sind Märklin-Vergaser zu erkennen, sie wurden evtl. von Vorbesitzern angebaut

sein – auf Suhl. Nachdem dort ein Sicherheitstrakt eingerichtet worden war, wurde unter Leitung der Herren Ing. Helmut Brückner aus Ilmenau und Ing. Oskar Schink aus Suhl die Entwicklung der nun als AWO 700 bezeichneten Maschine weitergeführt. Die Aufgabe als Versuchingenieur wurde in die Hände von Herrn Ing. Manfred Weiß aus Suhl gelegt. Für die Erprobung zeichnete der sehr erfahrene Erich Kolbe aus Untermaßfeld verantwortlich. Zielstellungen zur Verbesserung der Maschinen lauteten: Verbesserung der Bodenfreiheit sowie der damit verbundenen Geländegängigkeit, insbesondere der Wattiefe. Damit war parallel die Abdichtung bestimmter Aggregate des Motors verbunden, besonders der Ein-

oben im Winkel von 170° angehoben. Der Motor war kein Boxer mehr im Sinne einer 180°-Zylinder Ebene, sondern eher ein flacher V-Motor mit jeweils einem Winkel von 7° pro Zylinder aus der Waagerechten nach oben angestellt, auf 166° Zylinderwinkel insgesamt. Der Motor entspricht aufgrund seiner Konstruktionsmerkmale mit gegenläufigen Kolben und jedem Pleuel an einer eigenen Pleuelwellenkröpfung gelagert, dem typischen Boxermotor. Sofort auffällig war die äußere Gestaltung der Zylinder und ihrer Köpfe. Hier hatte man mit Sicherheit eine Anleihe bei der R 35 genommen. Der vordere Teil des Motors, an dem sich die Lichtmaschine und der Zündmagnet befanden, wurde sorgfältig im veränderten Gehäuse mit einem

ment zur Kardanwelle. Deren Festigkeit zur Übertragung des Drehmoments war eindeutig zu gering gestaltet. Eine gute Verbesserung der Bodenfreiheit brachte die Verkürzung des Seitenwagenbootes am Bug desselben. Es ist relativ sicher, dass der Seitenwagen für die AWO 700 von der Leipziger Firma Stoye entwickelt worden war. Gewaltig klingt das zulässige Gesamtgewicht, sicherlich in kompletter militärischer Ausrüstung und mit drei Personen mit 670 kg festgelegt.

Als 1958 zehn Maschinen der Neuentwicklung und 14 Motoren fertiggestellt waren, kamen diese nach Hohenstein-Ernstthal an die Zentrale Erprobungsstelle für Militärtechnik. Die bis dahin noch angedachte Zielstellung, für den

NEU im Shop

Buch

AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info



Es könnte das letzte Fahrzeug der Generation sein, es wurde als Leihgabe ausgestellt

Helmut Galle fuhr die Maschinen mit den Nummern 2 und 5, diese beiden Testfahrzeuge wurden der Offizierschule zugeteilt. Er selbst meint, damit mindestens 12.000 Kilometer im Straßenverkehr, vornehmlich auf Langstrecken, unterwegs gewesen zu sein. Er kann sich dabei an keinen technischen Ausfall entsinnen, das Gegenteil bewiesen Geländeeinsätze dagegen häufiger. Eine Maschine wurde vorrangig im Gelände und die zweite überwiegend auf der Straße genutzt. Die beiden Gespanne waren im Gegensatz zur anderen Militärtechnik, die in der bekannten Farbe der Serienbezeichnung 6003 gespritzt war, schmucklos schwarz lackiert. Sie trugen keine Markembleme am Tank, am Anfang waren überlackierte Embleme vom Eisenacher Werk am Tank zu erkennen.

Er freut sich noch heute über die Fahrerlebnisse dieser Zeit, es wurde doch nur „Pulle“ gefahren, und da gingen auf der Straße zwischen neun und elf Liter durch die Vergaser. Die Spitzengeschwindigkeit erzielte er mit 108 km/h. Nach Aussagen von Galle wurde das Projekt zu Gunsten des Trabantkübelwagens eingestellt. Denn der tiefere Sinn des Entwicklungsauftrages sollte darin gelegen haben, für die Grenztruppen der DDR ein wendiges und geländefähiges Dienstfahrzeug zu schaffen, und dabei schnitt der Trabant in wesentlichen Parametern günstiger ab. Der Dresdner

Manfred Müller war von früher Jugend an leidenschaftlicher Anhänger und Sammler von Oldtimern. Als er 1967 in Zwickau studierte, entdeckte er zufällig ein schweres, BMW-ähnliches Seitenwagengespann. Dessen Besitzer, ein Herr aus Glauchau, erklärte ihm, dass dieses Gespann in einer kleinen Serie in der DDR produziert worden wäre und dann von der KVP und später von der GST genutzt wurde. Das Interesse unseres Motorradfreundes wurde geweckt, zumal das Fahrzeug in relativ guter Pflege sowie in technisch gutem Zustand war. So wurde man sich sogar über einen Besitzwechsel einig.

Dernunmehr stolze Besitzer wusste nun lediglich, dass er ein relativ seltenes Stück erworben hatte. Das Typenschild half ihm auch nicht viel weiter, eher gab es mit seinen Angaben noch mehr Rätsel auf. Eine Nummerierung darauf lautete: 33/268/0000; des weiteren: Typ: 275/3 mit SW 286/3; Rad Nr. V4; Motor Nr. V4; Hubraum cm: 684; zugel. Gesamtgewicht in kg: 670. Ende der Durchsage.

Manfred Müller bereitete die AWO 700 schöne Fahrerlebnisse, insbesondere im Winter und als Transportgerät für schwere Lasten in jener Zeit. Die Maschine musste einer weiteren Neuanschaffung weichen, und die Spur verlief sich. Mehr darüber kann der Leser im neu erschienen Buch „AWO – Die Geschichte einer Legende“ erfahren. Im nächsten Bericht geht es um die seltene 4-Zylinder-Windhoff und das Werk eines Edelschraubers auf deren Basis.

Weltmeisterschaft in Teutschenthal

Ticket-Vorverkauf startet mit neuem System



www.msc-teutschenthal.de

Ab sofort können Tickets für den einzigen deutschen Lauf zur Motocross-Weltmeisterschaft 2012 am 22./23. September nächsten Jahres im „Talkessel“ Teutschenthal erworben werden. Erstmals erfolgt der Vorverkauf ausschließlich über Internet. Der gastgebende MSC Teutschenthal e.V., Ortsclub im ADAC, konnte dafür einen neuen Partner gewinnen, den renommierten Veranstalter „eventim“. MSC-Geschäftsführer Andreas Kosbahn: „Schon im Hinblick auf das Motocross der Nationen 2013 gehen wir ab sofort neue Wege beim Ticketverkauf. Die Zeiten der bunten, am Handgelenk befestigten Bänder sind bei WM-Läufen vorbei. Motocross-Fans können sich ihr Ticket jetzt am heimischen Computer selbst ausdrucken und es dann mitbringen. Der Einlass zum Talkessel erfolgt im kommenden Jahr – wie bei Konzerten schon lange üblich – über ein Scannersystem. Wir erhoffen uns davon weniger Gedränge für unsere Fans und kaum Wartezeiten am Einlass. Lange Schlangen an Kassen sollen der Vergangenheit angehören.“

Der Vorverkauf ist ab heute freigeschaltet und erreichbar über die neuen Internetseiten des MSC Teutschenthal, weiterhin unter www.msc-teutschenthal.de. Diese haben in den vergangenen Wochen einen Relaunch erfahren und kommen ab sofort in einem neuen, deutlich moderneren Design daher. „Wir hoffen, dass alle User ihre gewünschten Informationen jetzt noch leichter finden. Zugleich haben wir den Service für unsere internationalen Gäste mit einem umfangreichen Englisch-Angebot deutlich ausgebaut“, erläutert Andreas Kosbahn.

Nachgelesen werden können im Grand-Prix-Bereich der Homepage auch die Ticketpreise für 2012. Diese betragen Samstag 30 Euro (Vorverkauf 25 Euro), Sonntag 45 Euro (Vorverkauf 40 Euro), übers komplette Wochenende 55 Euro (Vorverkauf 50 Euro). Keinen Nachlass gibt es im Vorverkauf bei Tribünen- und Kinderkarten. Kinder bis einschließlich fünf Jahre haben freien Zutritt, Sechs- bis Zwölfjährige zahlen übers Wochenende 5 Euro, eine Differenzierung nach Samstag und Sonntag gibt es bei den Kindern nicht. Tribünenkarten zu 10 Euro können nur für Sonntag bestellt werden, Samstag ist die Nutzung wieder frei.

Im Vorverkauf erhältlich sind auch Karten fürs Fahrerlager, für das der Zutritt in diesem Jahr nicht mehr im normalen Ticketpreis enthalten sein wird. Die Karten kosten einheitlich 5 Euro und sind nicht im Vorverkauf, sondern nur am Rennwochenende selbst vor Ort an der Rennstrecke erhältlich. „Wir müssen uns dem Trend anschließen, der auf anderen WM-Strecken schon seit etlichen Jahren üblich ist und vom WM-Promoter gefordert wird“, erklärt MSC-Geschäftsführer Kosbahn.

Für die zweite Rennveranstaltung im „Talkessel“, die Internationale Motocross Seitenwagen- und die Jugend-DM am 3. Juni 2012, gibt es keinen Ticketvorverkauf. Sie können am Renntag direkt an den Kassen vor Ort erworben werden.

Das Bild offenbart eine Reihe typischer Details, wie sie auch die BMW R 75 besaß

