

Für viele Edelschrauber war die AWO ein Basisobjekt



Dieser Umbau einer AWO 425 zum „Easy Rider“ zeugt schon von Geschmack und handwerklichem Geschick seines Schöpfers.

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 „Originalgetreuen“ und das ist gut so.

Denjenigen unter den wohl wörtlich zurecht als Bastler Genannten, gemeint sind die „Zerschrauber“, sollen diese folgenden Zeilen nicht gewidmet sein, die Gruppe ist zum Glück nicht groß. 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 um 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 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 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, bereits seit 1962 wurden ja gar keine Simsons mehr produziert, aber die Substanz, insbesondere der Touren-AWO war noch so stark vertreten und umhegt worden, dass es richtig spannend wurde um diese Maschinen. Es gab regelrechte AWO-

Zentren und -Clubs, auch von den Behörden nicht gern gesehene „wilde“ Clubs ohne Vereinsstatus wie ADMV oder ähnlich. Alljährlich im Rahmen des Schleizer Dreieck Rennens gab es da am Rande ein ständig größer werdendes AWO-Treffen, da war schon was los und es ging auch nicht immer gerade ruhig zu.

Eine andere Gruppe der „Edelschrauber“ frönte dem Rennsportcharakter ihrer Maschinen, die sportlichen Wettbewerbsinitiativen seien hier ausgeklammert. Gemeint sind an Rennmaschinen erinnerndes Aussehen der für den Straßenverkehr zugelassenen Motorräder. Es gab ja zum Glück



Der damalige Görlitzer André Ochmann stellte diesen Chopper auf die Räder, selbst die Ziselierung des kompletten Motorblockes war eine Meisterleistung. Das sehr spezielle Kennzeichen galt nur für Präsentationen.

oder Unglück, je nach Betrachtungswinkel, in der DDR keinen TÜV, natürlich gab es eine KTA (Kraftfahrzeugtechnische Anstalt) und die Deutsche Volkspolizei mit der zugeordneten Verkehrspolizei und der technischen Prüfstelle. Aber die Maschen in dem Netz waren so groß, dass die Möglichkeiten, die gesetzlichen Hürden auf dieser Strecke zu umgehen, fast grenzenlos waren und das wurde beachtlich weit genutzt oder besser ausgenutzt.

Dann gab es die Sporttourer, der Bau von Verkleidungen, Tanks, Koffern, Kotflügeln, ja sogar Helmen war für einige Spezialisten ein beachtlich „schwarzer“ und lukrativer Nebenerwerb. Die Sporttourer rüsteten ihre Maschinen à la westlichen Produkten um, die es ja im „goldenen Westen“ zahlen- und typenmäßig ohne Ende gab. Aber diesseits der Grenze tauchten, egal auf welchen Wegen ab und an ein paar dieser Exoten auf und wa-



Auch Werke von André Ochmann, links die bereits vorgestellte Maschine und rechts eine im Cruiserstil sehr gelungene Umrüstung einer 425.



Hier hat ein Besitzer der „S“ das Design wesentlich verändert, den Motor wohl eher aus optischen Gründen geschwärzt, denn im Original war er thermisch stabil, und sogar eine Wasserkühlung entwickelt.

ren hungrig betrachtete oder bestaunte Objekte und wurden dann irgendwie nachempfunden.

Technische Perfektionisten bauten Rahmen und Motoren, die Gabeln, Bremsen und alles was ging um. Aber auch Ersatzteile wurden gefertigt, Heimwerker regenerierten Motoren und Getriebe, ja tunte 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) 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 „uffzn uffzich“, 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.

In Heft 1/2007 und Heft 9/2007 lernten die Leser bereits Jochen Wöllner aus Schleiz kennen, als ehemaliger Rennfahrer aber evtl. noch mehr durch seine zahlreichen Eigenbauten sorgte er schon rela-

tiv früh und auch seit langer Zeit immer wieder für Aufsehen. Es war schon eine kleine Sensation, dass sich da ein Edelschrauber eine fahrende „Legende“, eine echte Norton „Manx“ Straßenrennmaschine als Alltagsfahrzeug für den Straßenverkehr umbaute – das war Jochen Wöllner.

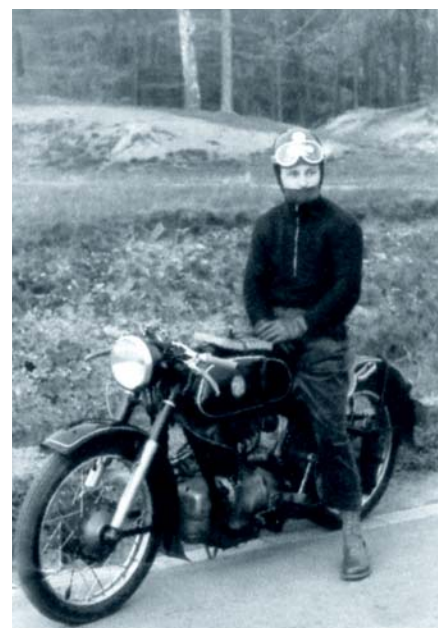
Aber nicht nur mit der englischen Rennmaschine war Jochen im Straßenverkehr unterwegs, auch mit seinem Sportgerät AWO RS 250/1 aus aktiver Zeit als Rennfahrer düste er durch den Straßenverkehr der DDR. Mit der umgerüsteten Maschine erfreute er sich und viele interessierte Liebhaber ehemaliger Renntechnik im Straßenverkehr. Dem aber nicht genug, mit viel Mühe hatte er sich den Traum einer Simson Rennmaschine mit DOHC-Motorsteuerung erfüllt und auch mit dieser fand er die fahrerische Erfüllung seiner Wünsche im Straßenverkehr. Das klingt alles so einfach, aber

hinter der Realisierung steckt eine Menge fundiertes Fachwissen und handwerkliches Geschick. Die von der StVZO (Straßenverkehrs Zulassungsordnung) geforderten Voraussetzungen zu erfüllen, war für einen versierten Edelschrauber kein Problem. Halterungen für entsprechende Anbauteile anfertigen und am Rahmen ohne zu schweißen, es sollte ja jederzeit die Möglichkeit der Rückrüstung gegeben sein, anzubringen war keine Hürde. Ein Kabelbaum wurde angefertigt und installiert. Optisch vertretbar an einer umgerüsteten Rennmaschine eine Batterie unterzubringen erfordert immer etwas Geschmack. Ein wesentlicher Eingriff war die Reduzierung der „Phone“ am Auspuff und beim Ansauggeräusch. Die Sitzhaltung auf einem Cafe Racer erinnert ebenso immer an eine Rennmaschine, da waren die Kompromisse eher geringfügig.

Mühe bereitete die Realisierung des DOHC-Antriebes am Rennmotor, denn dazu wurde der herkömmliche OHV-Motor der AWO umgebaut. Aber – der DOHC-Antrieb war nur in Fragmenten vorhanden und Jochen musste viel improvisieren und anfertigen. Wenn mal gar nichts mehr ging, war aber dann der rettende Engel bereit zu helfen. Der rettende Engel war kein Geringerer als der „große“ Werner Strauch aus Suhl, diesen Zusatz vor dem Namen hat sich der Gönner und Förderer vieler Rennfahrer und hervorragende Techniker vollauf verdient. Wenn er mal keine fertigen Teile liefern konnte, unterstützte er fachlich versierte Schrau-

ber mit Zeichnungen, Hinweisen und auch mitunter mit hochwertigen Halbzeugen um selbst nachfertigen zu können. So auch bei Jochen Wöllner, der sich somit seinen Traum verwirklichen konnte und im Rennsport mit leistungsfähiger Technik unterwegs war. Nach seinem Rücktritt vom aktiven Rennsport rüstete er die Rennmaschine für den zivilen Verkehr um und war damit evtl. der einzige Teilnehmer auf einer obengesteuerten Simson im Straßenverkehr der DDR.

Im nächsten Bericht geht es nochmals um die Marke AWO, aber – um die „exotische“ AWO 700.



Jochen Wöllner mit seiner für den Straßenverkehr umgerüsteten AWO RS 250/1 Rennmaschine.



Heinz Söll, ebenso Ex-Rennfahrer wie Jochen, auf der Simson DOHC als fahrtaugliches Objekt für den Straßenverkehr umgerüstet im Einsatz beim Skijöring.

BUCH-BESTELLUNG
„AWO – Geschichte einer Legende“
 unter
www.top-speed.info

Jürgen Kießlich
AWO
 Die Geschichte einer Legende
 Die Schnellen und die Starken

NEU!

EUR 34,-