



Die BMW R 26 von rechts betrachtet



Die „Sport AWO“ in der rechten Ansicht

## AWO vs. BMW | „Sport AWO“ contra BMW R 26 Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Ende 1948 wurde auf Befehl der Hauptverwaltung der Sowjetischen Aktiengesellschaft mit der Entwicklung der AWO 425 in Suhl begonnen. Unter Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Gonnermann arbeiteten die Konstrukteure Helmut Pitz, Ewald Dähn und Helmut Gerbig. Hier soll keine „Schräubchentheorie“ praktiziert, aber festgestellt werden, dass die Sowjets wesentliche Parameter zur Gestaltung der Maschine befehlsmäßig vorgaben (detailliert nachzulesen im Buch „AWO – die Geschichte einer Legende“, zu erhalten im Verlag „TOP SPEED“). Sicher entstammten diese Angaben requirierten Unterlagen durch die Sowjets aus dem Werk in Eisenach. Die Suhler Ingenieure haben nicht nachgebaut, sondern sie haben die vorgegebenen technischen und leistungsmäßigen Parameter eingehalten und verbessert. Der sowjetische Generaldirektor Gawrilow und sein Chefingenieur Tjurin überwachten streng die Einhaltung der Weisungen. Im März 1950 erlebte die AWO erstmalig auf der Leipziger Messe ihre Premiere, am 01. Mai 1950 wurden die ersten 25 Exemplare auf dem Werkhof in Suhl aufgereiht.

Dagegen wurde die BMW R 24 mit ähnlichen Parametern vom 17.12.1948 bis 1950 in München produziert und 1950 von der R 25 abgelöst. Die R 25 war als erste Einzylinder bei BMW mit einer Geradwegfederung gegenüber der R 24 mit Starrrahmen am Hinterrad ausgestattet. Ingenieur Gerbig war da schon einen Schritt weiter als BMW, denn die R 25 kam nach der AWO auf den Markt. Hier spricht man aber nicht von einem Nachbau der Münchner Ingenieure am Suhler Projekt. Nur bei AWO/Simson wird diese

ersten internationalen Präsentation. 1957 entstand die Namensänderung „Simson“, noch heute ist sie die Sport-AWO. Bis 1961 erfuhr das Modell ständig Modifikationen, leider wurde aufgrund staatlicher Reglementierung die Produktion 1961 abgebrochen. 84.600 Stück wurden davon produziert. Die BMW R 26 hatte von 1956 bis 1960 fast den gleichen Produktionszeitraum, von diesem Modell rollten 30.236 Stück aus dem Werk – sie wurde von der R 27 1960 abgelöst.

gen mit seiner Simson S gesammelt und besitzt heute noch die R 26. Die aktuellen Zulassungszahlen der R 26 sollen sich in Deutschland aktuell bei 2.000 bewegen, bei der Simson wird es das Mehrfache sein.

Vergleichen wir die beiden Exoten, denn als solche können wir diese nach 50 Jahren betrachten, so gibt es einige Gemeinsamkeiten. Abgesehen davon, dass beide an einem Schönheitswettbewerb teilnehmen könnten, fallen erst einmal die Merkmale am Motor auf. Beide haben das gleiche Hub-Bohrungsverhältnis von 68 x 68 und einen stehenden, querlaufenden Einzylinder-Viertaktmotor mit angeblocktem Vierganggetriebe und Kardanantrieb zum Hinterrad. Auch die Verdichtung ist annähernd gleich (7,5 : 1 zu 8,3 : 1 AWO) und ebenso die Leistung (15 zu 15,5 PS) bei ähnlicher Drehzahl (6.400 zu 6.800). Ebenso besitzen beide eine Magnetzündung. Der Motor der Simson sieht wesentlich „aufgeräumter“ aus, als der von BMW. Auch ist er in seiner Konzeption sportlicher als bei der R 26. Die Haarnadelfedern gehen in die Rennrichtung, auch der schräg angesetzte Vergaser zeugt von Rennflair. Später kam noch der Alfer-Sektorenzylinder als Krönung vor dem Ende hinzu.

An der Simson S wurde ständig modernisiert, deshalb sind auch die oben angegebenen Leistungsdaten aus der Zeit der End-

stufe. Wesentlich auffällig war die stark unterschiedliche Gestaltung des Zylinderkopfes und dessen Deckel. Die Simson mit dem Quetschkopf, der auch thermisch viel günstiger geformt wurde als an der später produzierten R 27, war der Entwicklung bei BMW überlegen.

Beide haben einen Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit Schwinge für das Hinterrad und zwei stehende Teleskopstoßdämpfer. Beide verfügen in ihren 18“-Rädern über Vollnabenbremsen. Wesentliche, optische Unterschiede sind die Telegabel an der AWO und die geschobene Langarmschwinge am Vorderrad der BMW. Die AWO hat den Auspuff rechts und die BMW links. Die R 26 konnte es noch mit Sozius oder Sitzbank geben, die AWO mit Sitzbank oder getrennten Einzelsitzen auf gleicher Höhe. Auffällig war die Betätigung des Kickstarters an der BMW, eher unkonventionell, aber eben BMW-typisch, quer zur Fahrtrichtung, deshalb auch die angebrachte Alu-Schutzblende am Deckel für den Batteriekasten. Ein kleines Detail an der BMW war die ungewohnte Stellung des Benzinhahn (Torpedo), senkrecht nach oben ist geschlossen. Eine Finesse ist der durch ein Kettengetriebe am Drehgriff betätigte Gasbowdenzug, dagegen kann die Simson den Schalthebel für die Handbetätigung an der linken Seite des Schaltgetriebes aufweisen.



Die bayrische Verwandtschaft von links

These immer wieder aufgewärmt. Ständig wurde in Suhl an Verbesserungen gearbeitet, und Ende Dezember 1955 konnte das neue Modell AWO 425 S verkauft werden. Anlässlich der IFMA 1956 kam es in Frankfurt a. M. zeitgleich mit der BMW R 26 zur

Es ist interessant, die beiden Produkte miteinander zu vergleichen, besonders auch deshalb, dass es zwei Maschinen aus zwei unterschiedlichen deutschen Staaten mit zwei unterschiedlichen Gesellschaftssystemen sind. Der Autor hat 1960 seine ersten Erfahrungen



Die Sport war in ihrem Erscheinungsbild wunderschön gestaltet, gegenüber der Tourenauführung eine „Diva“ zum „Bauernmotorrad“ mit geschwungenen, sportlichen Linien. In der häufigsten Lackierung war sie in der Grundfarbe schwarz gehalten mit silbernen Tankspiegeln und zweifarbiger Linierung, selbst an den Felgen. Die BMW hatte das Abbild des Fahrgestells ihrer größeren und gleichaltrigen Schwestern mit dem Vollschrwingenfahrwerk und den gleichen Anbauteilen im eleganten Schwarz mit doppelter Linierung in Weiß. Noch heute, als Blickfang wirkend, sind die sehr schönen Weinmann-Sicherheits-Hochschulterfelgen aus poliertem Aluminium, wie sie bereits an der R 25/3 verwendet wurden. Auch die zum Teil im ovalen Querschnitt ausgebildeten Teile am Rohrrahmen sowie der Earlesschwinge wirkten optisch gut.

Die Fahrparameter waren gering abweichend, bei beiden Maschinen gut mit annähernden Leistungen zu bewerten. Die BMW war in der Endgeschwindigkeit etwas schneller, die Werksangabe der BMW mit max. 128 km/h war wohl ein nicht erfüllter Wunsch, aber 120 km/h waren kein Problem, und mit 110 km/h konnte man auf der Autobahn gut mithalten. Die AWO wurde mit 115 km/h angegeben. Dabei sollte man auch den Gewichtsüberschuss der AWO gegenüber der BMW mit 10 kg plus betrachten. Auf dem abgebildeten Fahrtenschreiberblatt kann man die Geschwindigkeiten über die gesamte Distanz einer Nürburgring-Nordschleifen-Runde nachvollziehen. Das Original schenkte „Klacks“ dem heutigen Besitzer der Ma-



„Klacks“ Fahrtenschreiberblatt der R 26 vom Nürburgring

schine anlässlich seines ersten und letzten Besuchs 1989 in der DDR – denn danach existierte der Staat nicht mehr. Die Bremsen der BMW bringen etwas effektivere Werte als die der AWO, dafür birgt die Schaltfähigkeit des Getriebes der AWO eine bessere Qualität. Die Suhler haben dabei viel an der AWO 425 T geübt, die Bayern schleppten das Problem über Jahre an allen Modellen mit sich herum: Viel Zeit nehmen beim Schalten, sauber auskuppeln und möglichst die „Zähne“ zählen und dann – klack. Das Fahrwerk ist bei beiden Modellen gut gelungen, wobei man sich mit der vorderen Langschwinge der BMW anfreunden muss, ihre Qualitäten beweist die Schwinge im Vergleich bei beiden Maschinen im Gespannbetrieb.

Die hier vorgestellte Maschine wurde am 16.01.1959 infolge einer erteilten Einfuhrgenehmigung aus der BRD in der DDR zugelassen. Am 28.01.1977 ging sie in zweite Hand und bereits am 29.08.1977 zu einem Freundschaftspreis in die Hände des heutigen Besitzers. Die Maschine wurde 1956 gebaut, sie trägt nummerngleich die Ziffern 344043, insgesamt wurden mit ihr etwa 60.000 Kilometer gefahren.

Ein paar Gedanken zu Erlebnissen mit der AWO mit BMW Zeichen, so meinten einige „kundige Betrachter“ in der DDR. Sie hat viel Freude bereitet, aber eine totale Zerlegung bei der Teilrestaurierung hätte Kummer erspart. Schon nach kurzer Fahrzeit machten sich schlagende Geräusche im Kurbeltrieb bemerkbar – Motor ausgebaut und zerlegt – Pleuellager am Hubzapfen ausgelassen. Die eigentliche Überraschung dabei war, es war ein Motor aus der kleinen Serie mit Alupleuel. Also in einer Nachtschicht im

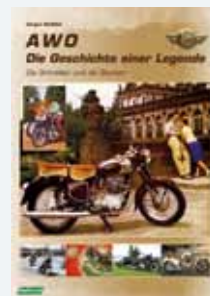
Musterbau des ROBUR Werks die Welle zerlegt, das untere Pleuellager ausgedreht, einen Ring aus vergütetem Werkzeugstahl 16MnCr5 angefertigt und eingezogen, den Hubzapfen überschleifen und die Passungen für ein INA-Lager der NSU Max (hatte ein Freund im Schrank liegen) gefertigt. Bei

der Gelegenheit den Kolben und den Zylinder begutachtet, Verschleiß ermittelt, Zylinder schleifen lassen und einen neuen Kolben der AWO eingebaut. Es passte fasst alles, das Kolbenspiel war etwas knapp, und es musste sehr vorsichtig eingefahren werden. Die Ursache für den Motorschaden war die Nachlässigkeit im Vorbesitz, bei notwendigen Wartungsarbeiten war das Ölschleuderblech am vorderen Kurbelwellenstumpf wahrscheinlich nie gereinigt worden.

Ein Erlebnis gab es 1980 während einer Fahrt zum Meeraner Motorradtreffen. Auf der Anreise machten sich eigenartige Pfeifgeräusche in Abhängigkeit der Motordrehzahl im Bereich Zylinderkopf bemerkbar. Im Quartier im Grünefelder Park bei Waldenburg begann die Fehlersuche am Zylinderkopf. Kopf ab und nachschauen, im Bereich des Auslassventilschafts war keine Spur mehr von Öl vorhanden. Dummes Ding – der Ölkanal im Zylinderkopf von unten nach oben zum Ventil war dicht, Ölkohle war die Ursache, guter Rat war teuer. Die Ventilführung musste raus, ohne Wärme nicht möglich. Also auf in die Küche, der Koch hatte ein Herz für das Problem, aber – erst 22.00 Uhr ist Küchenschluss und dann könnt ihr auf die Herdplatte – Hygienebestimmung – okay. Es klappte alles, und nur mit dem Bordwerkzeug der BMW. 0.30 Uhr war Probelauf, und es funktionierte, noch war Zeit für ein **Schrauberbier mit helfenden Freunden in einer langen Nacht. Als Beweis ist das Foto beigelegt.** Und was ist heute bei modernen Maschinen, schon bei kleinsten Ausfällen sind vor Ort Reparaturen nicht mehr möglich. Es war eine schwere, aber auch schöne Zeit, weil besonders die kameradschaftliche Hilfsbereit-

## Bücher

### AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

### DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

### MADE IN ZSCHOPAU Motorräder mit Herz



22,50 Euro

### Sowjetische Motorräder – zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

Bestellung unter  
www.top-speed.info

Motorreparatur an der R 26 unterwegs

