

Die schweren deutschen „Wehrmachtsboxer“

Teil 2 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Wieland Fischer privat (2), Ulrich Hänzig (1)



K 750 fast aufgerüstet, Zittau 2014

Mit hoher Wahrscheinlichkeit standen bei der Vorauswahl oder besser zur Betrachtung der eventuellen Möglichkeiten die BMW R 75 und die sowjetische Molotow M 72, die ja in Lizenz aus der BMW R 71 entwickelt wurde, zur Disposition. Deshalb sollen hier ein paar grundsätzliche technische Details der beiden Aspiranten erläutert werden. Die Sowjets fertigten ein schweres Gespann für den militärischen Einsatz unter der Bezeichnung M 72, der Buchstabe „M“ war das Kürzel für den Namen Molotow, das war die abgewandelte Form für das russische Wort Motozikli, auf Deutsch Motorrad. Mit der Molotow hatten die Sowjets im Wesentlichen, aber auch mit Veränderungen, die BMW R 71 kopiert,

so wie diese im Zeitraum von 1938 bis 1941 produziert wurde. Selbst in China wurden „Ableger“ der Gespannboxer nachgebaut. Die M72 wurde in den Irbiter Motorräderwerken, welche zum Uralwerk gehörten, von 1941 bis 1957 gefertigt. Der Motor war ein seitengesteuerter (sv) Viertakt-Zweizylinder-Boxer mit 22 PS Leistung bei 4950 U/min. Das Hub-Bohrungsverhältnis war quadratisch und betrug jeweils 78 mm. Die Maschine verfügte vorn über eine Teleskopgabel und hinten über eine Geradwegfederung mittels zwei Federbeinen. Die Kopie der R 71 war für das schwere Gelände ungeeignet, deshalb wurde sie verbessert und konnte damit eher als verbesserte BMW R 71 ange-

sprochen werden. Nach verschiedenen Veränderungen lautete die Typenbezeichnung M 62. Prinzipiell entstanden daraus die Folgemodelle Ural und Dnepr. Bereits bei ersten Beratungen zur Projektrealisierung in der DDR wurde als Ausgangsbasis die BMW R 75 gewählt. Die Vorzüge lagen dabei wohl als ersten Schwerpunkt beim Zugriff auf die noch vorhandenen Konstruktionsunterlagen, sowohl auch auf dem enormen Erfahrungsschatz beim Einsatz der Maschine im härtesten militärischen Einsatz während des Zweiten Weltkrieges.

Die in Eisenach entwickelten Prototypen liefen unter der Modellbezeichnung EMW R 70. Als sich 1955 in Eisenach die Produktionseinstellung für das Motorrad R 35 ankündigte wurde auch die militärische Geheimentwicklung ausgelagert. Die Wahl fiel, es konnte bald nicht anders sein, auf Suhl. Im Betrieb waren bewährte Fachleute aller Gewerke zusammengeführt worden, welche natürlich tiefgründig auf ihre „Linientreue“ überprüft wurden. Eine aufwendige Aufgabe war der Umstand, die Maschine so zu gestalten, dass man von Patenten der westlichen Firma BMW unabhängig wurde. Zur Fahrerprobung stellte man dem Leiter Erich Kolbe in Suhl besonders befähigte Kradfahrer von der Kraftfahrzeugtechnischen Erprobungsstelle in Berlin zur Seite.

Die Bodenfreiheit des Motors war erhöht worden, lag jetzt sogar höher als bei der früheren Schwester, der K 750 von Zündapp, denn auch bei dieser waren die Zylinder nach oben im Winkel von 170° angehoben worden. Der Motor war kein Boxer mehr in dem Sinne mit 180° Zylinderebene, sondern eher ein flacher V-Motor mit jeweils im Winkel von 7° pro Zylinder aus der Waagerechten nach oben angestellt, auf 166° Zylinderwinkel insgesamt. 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 war sorgfältig im veränderten Gehäuse mit einem Deckel abgedichtet worden. Der Hubraum des Motors wurde mit 698 cm³ beziffert und die Leistung des Motors mit 30 PS übermittelt. Die Typenbezeichnung lautete AW 700, es wurden etwa 10 Stück gefertigt und erprobt. Letztendlich wurde aber der weitere Einsatz für die Grenztruppen zu Gunsten des Trabant Kübel „abgewickelt“. Es kam die Weisung alle noch vorhandenen Maschinen und Teile zu verschrotten. Evtl. haben 2 Maschinen den „Gnadenstoß“ nicht erhalten. Zum Schluss sollte noch ein „Spezi“ stellvertretend für alle Besitzer dieser Exoten benannt werden und dazu eine kleine Geschichte. Wieland Fischer, DDR Bürger und bereits seit früher Jugend in die



Die R 75 von Wieland Fischer mit dem Ehrenpreis von Sinsheim geschmückt



Jeder Quadratzentimeter K 750 wurde für Befestigungen von Ausrüstung genutzt



Die Kopie „Molotov“ ...



... eine weitere Kopie, aber aus China



Die Geheimentwicklung AWO 700, Suhl 2009

Marke BMW total vernarrt. Einer von den Leuten, welchen man gestrost den Titel „Vollblutmotorradfahrer“ aus Leidenschaft verleihen darf. Als gelernter Landwirt aus Sachsen hatte er sich permanent mit dem Benzinvirus infiziert, als Vielfahrer, als Kenner, als Liebhaber, als Heger und Pfleger und ganz besonders auch als Schrauber war er bekannt. Wir lernten uns 1978 beim 1. Zittauer Motorradfahrertreffen kennen. Er präsentierte eine sehr schöne BMW Solomaschine, natürlich nach dem Motto „aus alt mach neu“ nach seinem Geschmack aufgebaut. Für einen heute unvorstellbaren Preis hatte er aus einer R 50 mit kreativen Umbauten ein bemerkenswertes Motorrad auf die Räder gestellt.

In den frühen 50er Jahren wurde in einem Steinbruch bei Wernigerode im Harz eine BMW R 75 entdeckt, evtl. war das für ihn eine Initialzündung. 20 Jahre später fuhr ihm dieses Gespann wieder über den Weg und damit der Wunsch dieses Fahrzeug zu besitzen. Endlich konnte er seinen „Traum“ für satte 4000 Ostmark kaufen, für einen Bürger „Normalverbraucher“ in der DDR war das eine horrende Summe, man darf mit Fug und Recht sagen, das war ein Jahresverdienst. Das Gespann war fahrbereit, aber im Zustand schon recht mangelhaft verschlissen. Die Restaurierung zu schildern mit allen schwierigen Bedingungen kann hier nicht erläutert werden. Aber die so oft gebrauchten Worte unseres verehrten „Klacks“ sagen alles darüber aus. „Euch Leute von da drüben kann man auf einer einsamen Insel ohne jede technische Möglich-

keiten mit einem verrosteten Nagel aussetzen. Nach einem Jahr wieder abholen und ihr habt eine neues Motorrad daraus gemacht!“ Das sagt alles!!!

Es kam bei Wieland der Wunsch auf, die Seiten zu wechseln, das heißt die DDR legal zu verlassen und er stellte einen Ausreiseantrag in die Bundesrepublik Deutschland. Dem wurde statt gegeben und 1984 war die Stunde gekommen den Arbeiter – und Bauernstaat, mit „Sack und Pack“, sprich mit dem „Trabant“ mit Familie und was noch so hinein passte, zu verlassen. Ihm war klar, dass er seinen Traum im Lande der Mangelwaren stehen lassen musste. Er fand einen Kompromiss an den man eigentlich gar nicht glauben konnte, er verkaufte das Gespann an einen zuverlässigen Freund für 1,00 Ostmark, in Worten „Eine“!!! Allerdings unter der Maßgabe, dass der neue Inhaber das Fahrzeug nicht veräußern durfte und falls sich einmal die Gelegenheit ergeben sollte auch an ihn zurückgeben musste. Der Tag kam 1989 mit dem Fall der Mauer schneller als erwartet. Am ersten Tag der „offenen Grenze

hieß es, flugs den „Trabant“ mit Anhänger gesattelt und so schnell wie möglich an den Standort gedüst um seine „große Liebe“ in ihre neue Heimat zu bringen. Hier begann das neue Restaurieren, Stück für Stück wie es der Geldbeutel gestattete und die Arbeitszeit dafür vorhanden war. Aufgrund seiner guten Verbindungen in die Tschechoslowakei wurden dort nicht wenige Teile in top Qualität und für verträgliche Preise angefertigt. Das Fahren und die Freude daran konnten beginnen. Er ließ nichts aus, alle großen Veranstaltungen, allen voran die internationalen FIM Prädikatsveranstaltungen, er war auf dem Weg zum Kilometermillionär. Aber nicht immer mit der R 75, er verfügte auch noch über andere Fahrzeuge, aber vorrangig mit dem Hang zum 3. Rad. Neben vielen Preisen, auch in der Deutschen Motorrad Tourensportmeisterschaft, war eine große Freude und Ehre, als Teilnehmer der hochdotierten Oldtimer Veranstaltung in Sinsheim eine der begehrten Trophäen für die perfekte Qualität eines Oldtimers für seine R 75 in Empfang zu nehmen.

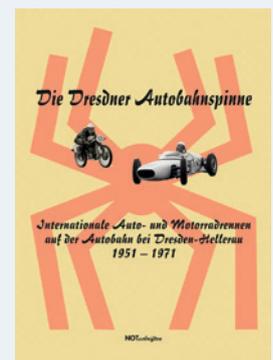


FIM Rallye 2015, Wieland Fischer mit R 75 und Nichte mit Pan European

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971



24,⁹⁰ Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirkshauptstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, fuhrten gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl:
Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de