

# AWO – Simson – Schikra leben

Die Legenden sind nicht vergessen Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (3); L. Schünemann privat (5)



Lothar Schünemann mit seinem „Mond-Shuttle“ 2022 in Zittau



2003 mit der „Schikra“ an der Turracherhöhe



Es gab eine Zeit in der ehemaligen DDR, da waren diese Worte ein Erlebnis für die Anhänger der Marke aus Suhl. Von 1950 bis 1962 wurden die Viertakt-Motorräder produziert, dann kam das staatlich angeordnete Aus. Es war nicht nur ein Schock für die Werkstätigen in Suhl, sondern auch für die tausenden Anhänger der Maschinen. Nachzulesen im Buch „AWO Die Geschichte einer Legende“, erhältlich bei TOP SPEED. Nebenbei wurden in Suhl ab 1955 die Mopeds SR 1 und 2 sowie der Kleinroller KR 50 in der Zeit bis 1964 produziert, diese waren von dem Verbot nicht betroffen. Am 13. Septem-

ber 1962 verließ das einmillionsste Mokick die Suhler Werkhallen. 1964 begann die Produktion der „Vogelserie“ mit KR 51 „Schwalbe“, dem Moped 4-1 „Spatz“, danach das Mokick SR 4-2 „Star“, 1966 folgte das Kleinkraftrad SR 4-3 „Sperber“ und 1972 SR 4-4 der „Habicht“. 1975 endete diese Ära und es kamen die sportlichen Modelle mit dem Vorzeichen „S“ und dem Einstieg „S50“ auf den Markt. Soweit, so kurz, nur noch einmal zur Erinnerung.

Mit der erhofften Wende, 1989/90, kamen viele Veränderungen in das wieder vereinte Deutschland, nicht alle Wünsche konnten in der er-

hofften Demokratie schnell erfüllt werden. Erst einmal galt es, sehr vieles zu reformieren, dabei ging auch einiges kaputt. Eine total desolate Industrie konnte nicht von heute auf morgen erneuert werden. Der größte Teil der Fabriken wurde von der Treuhand übernommen und dabei lief leider sehr vieles nicht nach den Wünschen der Werkstätigen und ging „den Bach“ hinunter. So auch der Volkseigene Betrieb „Fahrzeug- und Jagdaffenwerk Ernst Thälmann Simson Suhl“. Es wurden zwei Gesellschaften in Privateigentum gebildet, eine davon war die „Simson Fahrzeug GmbH“. Nicht nur der

Export brach schlagartig ein, auch das Interesse der Käufer sackte gewaltig für die ehemaligen Produkte zusammen. Der größte Teil der 4.000 Mitarbeiter in Suhl wurde entlassen und es kamen 1991 nur 5.000 Kleinkrafträder auf den Markt. Die Liquidierung des Werkes wurde im März des gleichen Jahres durch die Treuhand eingeleitet und per 31.12. wurden die Tore geschlossen. Das 1990-Geländeausschuss Thomas Biberbach, das auf Simson Weltmeister im Endurosport wurde, konnte nur noch eine Träne im Auge verdrängen. Fazit, in rund 30 Jahren wurden die Träume der AWO/Simson-Liebhaber in zwei verschiedenen Staaten zerstört.

Hier sollte im Text erst einmal ein Schnitt gemacht werden, denn „AWO/Simson, die Legende lebt“. In der heutigen Zeit existiert eine stabile Fangemeinde der Suhler Viertakter, abgesehen von den Serienmodellen, hat sich eine beachtliche Gruppe der Suhler Rennliebhaber im klassischen Rennsport herausgebildet. Es existiert zahlenmäßig das Mehrfache an AWO/Simson-Rennmaschinen, als je das Werk verlassen hat. Die Repliken jeder gebauten Variante aus der Existenz zwischen 1951 und 1959 wachsen wie Pilze aus dem Boden, und das, zum großen Anteil, in perfekter

2007 als Teilnehmer der FIM Rallye in Cesenatico



-cesenatico - ITALY



Seit Jahren als Stammgast beim Zittauer Treffen



Unterwegsreparatur an der wartungsleichten Simson



2005 an einer Sonderprüfung zur IDM TSM

Qualität. Das sollte ein nachträglicher Dank an ihre Erschaffer, insbesondere an Werner Strauch, sein. Aber auch die jugendlichen Führerscheininhaber haben seit Jahren „Simson“ wieder entdeckt. Die „Simme“, wie sie im Jargon genannt wird, belebt das Bild im Straßenverkehr immer häufiger. Insbesondere die gesamte Reihe des „S 50“ lebt immer mehr auf, da auch dafür Ersatzteile professionell angeboten werden. Aber auch das illegale Tuning blüht, da auf diesem Gebiet offiziell bemerkenswert interessante Bausätze angeboten werden. Der größte Teil davon wird allerdings illegal im Straßenverkehr verwendet, ein „S 50“ mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit zu finden, ist nicht selten. Hätte es zu Beginn der sechziger Jahre, als die Klasse 50 ccm im Straßenrennsport etabliert wurde, so etwas gegeben, wären die Weltmeister auch in der DDR entstanden. Trotzdem fand sich 1991 ein harter Kern ehemaliger Mitarbeiter zusammen und bildete mit der noch vorhandenen Substanz eine „Suhler Fahrzeugwerk GmbH“ und produzierte mit viel Engagement, nervlicher Kraft und gesundem Fachverstand sowie mit vielen neuen Ideen wagemutig weiter. Es gab neue Ideen und relativ viele neue Modelle, 1996 wurde noch einmal erheblich mit Neuentwicklungen aufgestockt. Ein Beispiel zur Rettung sollte der „Hotzenblitz“ sein. Von 1993 bis 1996 wurde der Elektro-Kleinwagen gefertigt, auch diese Produktion fand ein schnelles Aus. 1998 startete ein erneuter Versuch auf dem Motorradsektor mit ver-

schiedenen 125-ccm-Viertakttern, ein Typ war die „Schikra“. Die „Schikra“ wurde von 1998 bis 2002 in Suhl gebaut, der Einzylinder-Viertaktmotor leistet 10 kW bei 9.500/min. Sie hat ein 6-Gang-Getriebe und erreicht 110 km/h Höchstgeschwindigkeit. Von der Optik, ist das Maschinchen ein gefälliger Anblick mit den Scheibenbremsen und interessanter Rahmenkonstruktion. Dieses Motorrad sollte besonders erwähnt werden, weil sich mit ihm ein Name aus der frühen Suhler Sportszene verbindet. Es ist kein geringerer als Lothar Schünemann, ehemals einer der besten Geländefahrer der Welt, 1964 Mitglied der siegreichen Silbervasenmannschaft der DDR bei den Six Days, 1965 auf der Isle of Man als bester Einzelfahrer aller Klassen zum „Man of the Trial“ geehrt. Nach seiner aktiven Sportzeit als Werksfahrer war Lothar Schünemann als Meister der Kfz-Elektrik im Simsonwerk in Suhl tätig. Seine Vielzahl an Titeln, erworbenen Meisterschaften, Medaillen und Pokalen aufzuzählen, würde lange Listen füllen, auf keinen Fall

dürfen wir vergessen, dass Lothar Schünemann als herausragender Sportler die höchsten sportlichen Auszeichnungen der DDR erhielt. Nachdem er die Ehrung als „Meister des Sports“ bekam, wurde ihm auch die Steigerung als „Verdienter Meister des Sports“ zuerkannt. Nach seiner aktiven Sportzeit war er ständig auf dem Motorrad in der Motorrad Tourensportmeisterschaft beim DMSB sehr erfolgreich unterwegs (TS 04 und 05/2014), darin sind eingebunden die Veranstaltungen mit FIM Meriden, wie die alljährlich ausgetragene FIM Rallye. Neben vielen Fernreisen sollte auf jeden Fall das Nord- sowie das Südcap genannt werden. Seit 2003 hat er in der Meisterschaft fünfmal den Titel erworben, dreimal den 2. Platz und viermal den 3. Rang erreicht. Der Laie sollte wissen, dass er dabei durchschnittlich 20.000 Kilometer auf dem kleinen Gerät pro Saison absitzen musste, es gab auch Jahre mit 60.000. Als Suhler „Lokalpatriot“ fährt Lothar Schünemann mit der „Schikra“ 125, seit diese 1999 in kleiner

Serie gefertigt wurde. Die Unsitten mit Vibrationen und Motorschäden trieb er dem kleinen „Monster“ aus und fährt mit ihren 10 kW nun beinahe 38.4400 Kilometer im Kreise der Hubraumbliden um die Meisterschaft. Diese Entfernung, analog von der Erde zum Mond, zurückzulegen, war sein anberaumtes Ziel mit der Simson „Lunar“ (Wortfindung des Autors). Corona bremste ihn etwas aus, aber im Jahr 2022 wurde das Ziel fast erreicht. Einmal „Verdienter Meister des Sports“ – immer „Verdienter Meister des Sports“. SAFE RIDING LOTHAR.



2003 am Südcap in Tarifa

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