



## Die AWO 425 Sport

### Geschichtliche Herkunft:

Ein in der DDR gebautes Motorrad mit Viertaktmotor in zwei Modellversionen, gefertigt im Werk Awtowelo bzw. im späteren IFA-Betrieb Simson in Suhl. 1948 beauftragt, ein Motorrad mit Einzylinder-Viertaktmotor mit 12 PS zu entwickeln, wurde Mai 1950 die Nullserie mit 25 Motorrädern ausgeliefert. Die AWO 425T (T= Touren) lehnte sich in der technischen Entwicklung an die BMW R 23 an. In der Modellbezeichnung steht die 4 für Viertaktmotor, die 25 für 250 cm<sup>3</sup> Hubraum. Auf der Leipziger Messe 1956 wurde die AWO 425 S (S= Sport) vorgestellt, ab 1957 in Serie produziert. Insgesamt wurden in Suhl 212.000 AWOs gebaut. Davon 127.000 AWO 425 S. Aufgrund von Motorleistung und Stabilität der Rahmen waren AWO-Motorräder seitenwagentauglich, wurden seit 1955 generell entsprechend vorgerüstet. Für Eskorte-Fahrzeuge stellte man eine Kleinserie mit dem 350 cm<sup>3</sup>-Motor der Enduroversion her, auch als Nachrüstsatz im Handel in begrenzter Stückzahl. 1961 musste die Produktion der AWO auf Weisung übergeordneter Dienststellen eingestellt werden. Die Aufnahme der Serienproduktion der Simson Sport mit 350 cm<sup>3</sup>-Motor und neuer Gestaltung wurde dadurch verhindert. Es sollte noch eine AWO 700 gebaut werden. Zur Serienfertigung dieser „Boxer-AWO“ kam es nicht mehr.

### Standort und Besitzer:

Jörg Punzel, Stellv. Vorsitzender des Oldtimervereins Nordwall Classic Garage e. V., wo die AWO steht, schmunzelt: „Solch Erlebnisse wie unten beschrieben wiederholen sich heute nicht. Als Oldtimerfahrer bin ich mit meiner Sport-AWO Schönwetterausflügler. Freue mich auf viele Begegnungen mit ‚Oldtimer-Bikern‘. Diese Freude teilen wieder über 100 Motorradfreunde mit mir, wenn die ‚ADAC Motorrad Classic Sachsen-Anhalt‘ am 21. Mai 2016 über 150 km durch die Alt-



mark gefahren wird. Schon zu DDR-Zeiten erlangte die AWO Kult-Status. Grund war der Mangel an Viertakt-Motorrädern. Im Volksmund wurde die AWO respektvoll ‚Dampfhammer‘ genannt. Ausgerüstet war sie mit Magnetzündung. Der Grund, der AWO-Fans die AWO-Sport lieben und hassen gelehrt hat. Fuhr man mit der AWO zum Brötchenholen, hat man sie vor der Bäckerei laufen lassen, denn war sie heiß, sprang sie schlecht an. Überwiegend wird sie heute von AWO-Fahrern mit elektronischer Zündung umgerüstet, damit man gerade als älterer Oldtimer-Fahrer nicht zu dumm beim Trampeln aussieht.“

**Seine technischen Daten:** Hersteller VEB Fahrzeug- u. Gerätewerk Simson Suhl, Viertakt-Ottomotor, Hubraum 248 cm<sup>3</sup>, Leistung 11,4 kW/15,5 PS, Verbrauch 3,7 l/100 km, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h



### Die persönliche Story:

„Ich habe die AWO Sport als Bauleiter gefahren. Mit dem Nivellierbesteck um den Hals ging es auf der AWO bis nach Schönebeck. Damals noch nicht auf der Tangente durch Magdeburg. Bei Regen und Schneetreiben waren wir auf der B 189 zu Hause und hatten uns angewöhnt, bei entgegenkommenden Pkws zu singen. Die im Trockenen Sitzenden sollten unsere schlechte Laune nicht sehen. Damals ging das noch. Heute würde man bei dem Verkehrsaufkommen von Schönebeck bis Stendal gar nicht mehr mit dem Singen aufhören. Dazu kam eine Wetterbekleidung, innen gefüttert, außen mit Kunstleder überzogen, im Winter froh die so steif, dass man nicht mehr ohne fremde Hilfe absteigen konnte. Das ‚Deutsche Haus‘ in Dolle war mein rettender Hafen. So dicht an die Hauswand gefahren, dass ich die AWO an die Wand kippen konnte, und so lange gehupt, bis Gerd und Helmut Heiland rauskamen und mich vom Motorrad gehoben haben. Reparatur-Service, der einem Boxenstopp auf dem ‚Sachsenring‘ gleichkam, bot uns die Tangermünder Werkstatt von Manfred Ahl, indem sein Team den Rahmenwechsel im Renntempo erledigte. Die AWO 425 S ist auch als Oldtimer ein elegantes Motorrad und hat genau wie die AWO 425 T ihre Liebhaber.“

