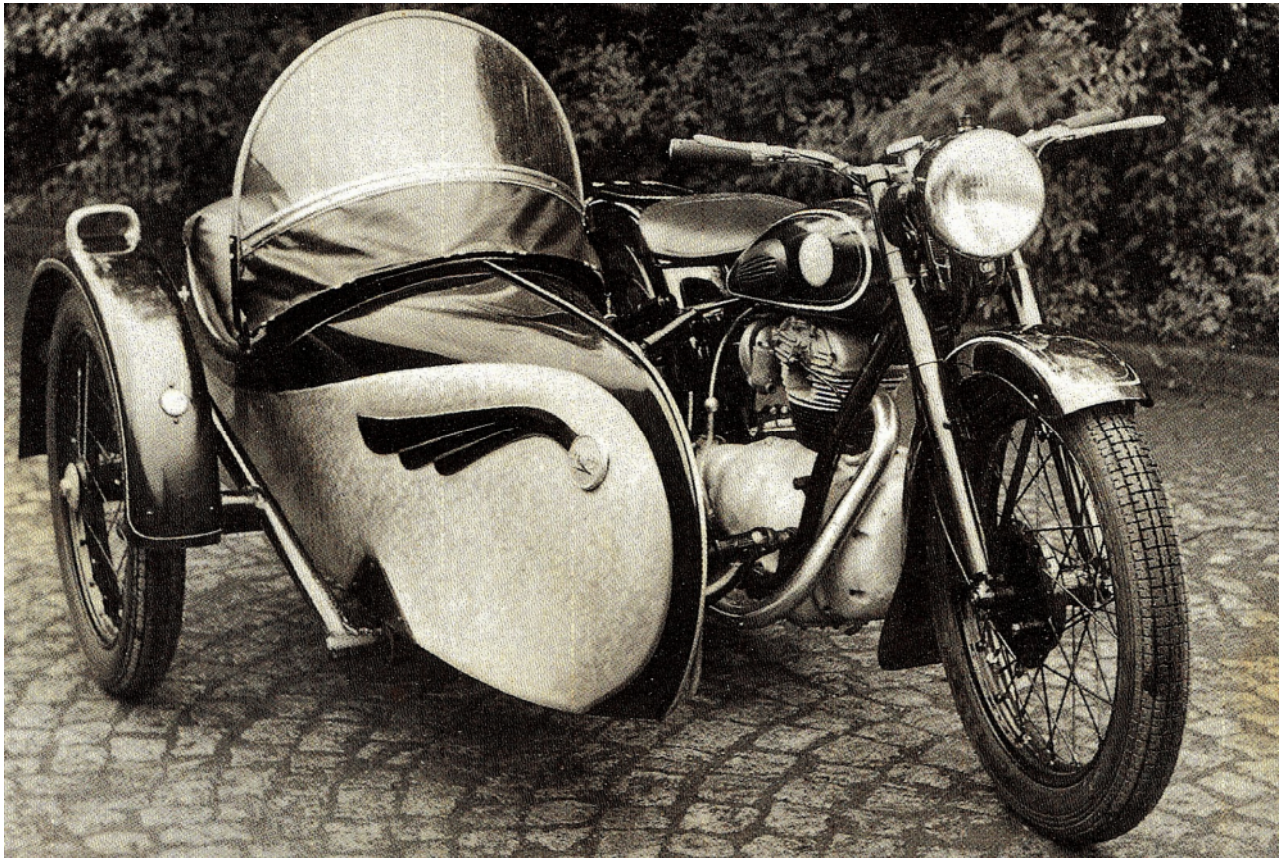


Baujahr	1956	VEB	410	Zulässiges Gesamtgewicht
Fahrgestell-Nr.	957382	SIMSON		Verdrängung
Eigenes-gewicht	195	SUHL		kg
Nutzlast	215	Fahrzeugmarke		Hinterachsdruck
		AWO	425	kg
				Hubraum
				cm ³

AWO-425



1856 legten die Brüder Simson durch den Ankauf von Eisenhammerwerken den Grundstock zu einem Unternehmen im thüringischen Suhl, das schon bald zu einem der größten Gewehr-Hersteller werden sollte.

Daneben begann man 1896 mit der Herstellung von Fahrrädern und 1909 mit Automobilen. Die Rüstungsproduktion blieb allerdings der wichtigste Sektor des Familienbetriebs. Schon bald nach dem Wahlsieg der NSDAP, wurde die Familie Simson enteignet. Die Nationalsozialisten nahmen eine Umbenennung des Werks in "Berlin - Suhler Waffen und Fahrzeugwerke GmbH" mit dem Markenzeichen BSW vor.

Neben Waffen, Fahrrädern und Kinderwagen baute man dort ab 1936 bis 1941 9.000 "Motorfahrräder" mit 98 cm³. 1945 wurde der Rüstungsbetrieb durch die sowjetische Besatzungsmacht demontiert und alle modernen Gebäude gesprengt. Doch noch im gleichen Jahr nahm das Werk die Produktion von Jagdgewehren, Fahrrädern und Kinderwagen als Reparationsleistungen wieder auf. Mittlerweile war der Betrieb unter dem neuen Namen "Suhler Fahrradfabrik" in die sowjetische Aktiengesellschaft "Awtowelo" eingegliedert worden.

Ende 1948 erhielt der Suhler Betrieb von der Hauptverwaltung der sowjetischen Aktiengesellschaften in Berlin-Weißensee eine Direktive zur Entwicklung eines allradgefederten 250ccm Einzylinderviertaktmotorrades mit Wellenantrieb zum Hinterrad. Sämtliche Detailvorgaben, sogar die Leistung von 12 PS bei 5.600/min glichen wie das Hub/Bohrungsverhältnis von je 68 mm jenen der BMW R 25, die erst 1950 auf dem Markt erscheinen sollte. Bald hatte das Kind auch einen Namen: AWO 425 (AWO stand für AWTOWELO, 4 für Viertakt und 25 für 250 cm³).

Am 1. Mai 1950 präsentierte die Suhler Belegschaft die Nullserie von 25 Maschinen. Am Ende der Kurbelwelle übertrug eine Trockenkupplung die Kraft an ein Vierganggetriebe. Am Getriebeausgang glich eine Hardyscheibe die (durch Federbewegungen des Hinterrades) unterschiedlichen Anstellwinkel der Kardanwelle aus. Bis hierhin hätte die Technik auch von BMW stammen können. Doch die thüringischen Motorradbauer übertrafen ihre Kollegen mit einigen AWO-typischen Details:

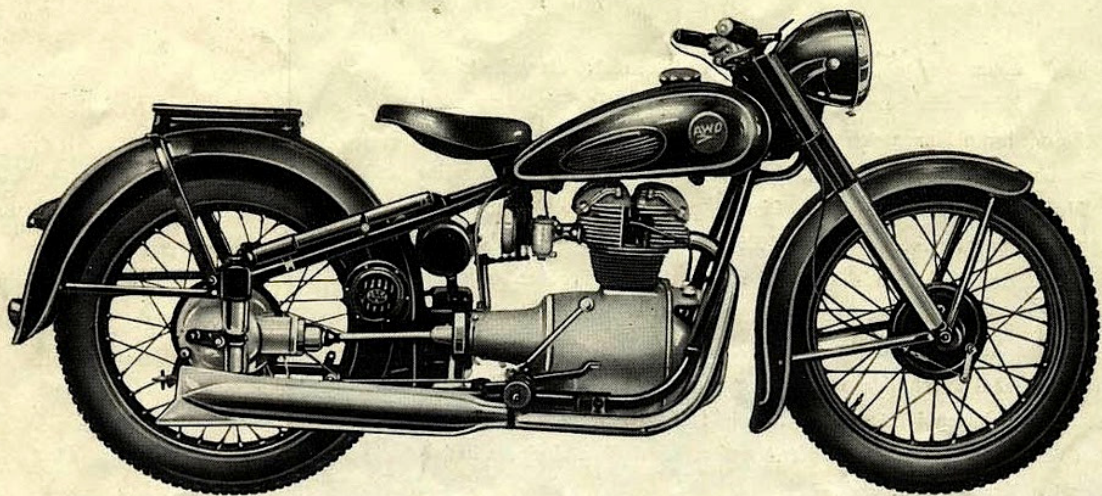


So wurden die Ventile durch teure Haarnadelfedern in ihren Sitz zurückgeholt. Um den Motor optisch glattflächiger erscheinen zu lassen, werkten die Stößelstangen verdeckt in einem Schacht auf der linken Seite des Zylinders. Ein Magnet ergänzte die Gleichstromlichtmaschine und sorgte für den Zündfunken. Mittlerweile war das Werk keine sowjetische AG mehr, sondern seit dem 1. Mai 1952 ein Volkseigener Betrieb ("VEB") der DDR. Die Firmenbezeichnung sollte noch einige Male wechseln, die Maschinen aber bis 1957 die Bezeichnung AWO führen. Ab 1957 wurde der alte Name Simson wieder eingeführt.

Ein moderneres Motorrad, dessen Bauprinzipien auf die alte AWO zurückgingen, präsentierten die Suhler zu Weihnachten 1955: Die volkstümlich "Sport-AWO" genannte AWO/Simson 425 S (=Sport). Das alte Modell blieb im Programm und erhielt zugunsten besserer Unterscheidung die Bezeichnung AWO 425 T (=Touren). Im neuen Doppelrohrrahmen ergänzten sich eine hydraulisch gedämpfte Telegabel mit 150 mm Federweg und eine Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen und 100 mm Federweg zu exzellentem Fahrkomfort. Die Räder hatten 18 Zoll Durchmesser und besaßen Leichtmetallvollnabenbremsen mit 180 mm Durchmesser.

Der Tank fasste 16 l Kraftstoff, die elektrische Anlage und das Getriebe waren unverändert, während man dem Motor etliche Verbesserungen angeeignet ließ: Die Kipphebel waren nadelgelagert und der Einlasskanal war nicht mehr so stark geknickt und aufgebohrt. Diese Veränderungen brachten in Verbindung mit einem Ansaugkasten, dem 25 mm Vergaser und einer Verdichtung von 7,2 14 PS bei 6.300/min. Die Maschine war damit weltweit eine der attraktivsten 250er und wurde mit überlegter Modellpflege genau wie das „T“-Modell bis zur Produktionseinstellung Ende 1961 gebaut. Kapazitätsprobleme zwangen nach 124.000 T- und 84.600 S-Modellen zur Einstellung des Motorradbaus in Suhl. Fortan wurden dort nur noch Jagdwaffen und hubraumkleine Zweitakter gebaut.





Technische Daten für AWO 425

Motor:

Art	Einzyylinder, Viertakt, stehend	bei Drehzahl	5500/U/Min.
Bohrung und Hub	68 und 68 mm	Kupplung	Elastische Einscheiben-Trocken- kupplung
Zylinderinhalt	250 cm ³	Vergaser	IFA Flachschiebervergaser
Verdichtungs- verhältnis	6,7 : 1	Lichtanlage	6 Volt, 45/60 Watt
Leistung	12 PS	Zündanlage	Magnetzünder mit automat. Zündverstellung

Getriebe und Hinterradantrieb:

Art	4 Gang Zahnradgetriebe mit Starterhebel in Fahr- richtung schwingend	Getriebeabstufungen	1. Gang 3,64 : 1 2. Gang 1,94 : 1 3. Gang 1,407 : 1 4. Gang 1,08 : 1
Schaltung	Fußschaltung auf linker Seite, Hilfshandschalthebel auf rechter Seite	Hinterradantrieb	Gummigelenk-Kardanwelle- Kreuzgelenk
Leerlaufanzeige	Kontroll-Lampe im Scheinwerfer	Untersetzung im Kardan	Solo 5,83 : 1, Seitenwagen 7 : 1

Fahrgestell:

Rahmen	Verwindungssteifer Doppelrohr- Rahmen	Größte Länge	2 111 mm
Fußrasten	verstellbar	Größte Breite	720 mm
Fahrersitz	Schwingsattel mit Formgummi- decke und einstellbarer Feder	Größte Höhe	950 mm
Vorderradfederung	Teleskopgabel mit Ölstoßdämpfung	Sattelhöhe	710 mm
Hinterradfederung	Teleskopkonstruktion mit Füh- rungskörpern aus bruchsiche- ren Stahlgesenkschmiedeteilen	Bodenfreiheit	125 mm
Bereifung	3,25 X 19	Gewicht ohne Kraftstoff	140 kg
Radstand	1 361 mm	Zulässiges Gesamtgewicht	300 kg
		Tankinhalt	12 Liter
		Kraftstoffverbrauch	5 l / 100 km bei 70 km/Std. (solo)
		Ölverbrauch	0,1 Liter auf 100 km
		Höchstgeschwindigkeit	100 km/Std.

VEB FAHRZEUG- UND GERÄTEWERK SIMSON SUHL

Export-Information:

DEUTSCHER INNEN- UND AUSSENHANDEL
Transportmaschinen / Berlin W 8, Mohrensiraße 61 / Telefon: 22 02 71 / **Telegr.-Adresse: DIATRANS**