

# Werner Strauch, ein Leben für AWO/Simson



1959 wurde die Zweizylindermaschine präsentiert

60 Jahre AWO-Werksmaschinen im Straßenrennsport Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich/Archiv



20.04.52 Rostock: W. Strauch, W. Michael, G. Hoffmann



W. Strauch, 1952 mit der Maschine von Scheel

Im Winter 1951 zu 1952 wurden im Suhler Awtowelo-Werk in der Versuchsabteilung die ersten zwei Rennsportmaschinen entwickelt. Die Anweisung dazu erteilte die sowjetische Direktion dem Leiter der Versuchsabteilung, Ing. Michael Heise. Heise war seit Mitte des Jahres 1951 im Werk Suhler angestellt und holte sich zur Unterstützung den jungen Kfz-Mechaniker Werner Strauch aus Zella-Mehlis. Dieser hatte bereits für Eberhard Jung auf privater Basis 1950 aus einer Maschine der frühen Serie eine Rennmaschine entwickelt. Die Maschinen sollten werkseits bei Nachwuchs- und Ausweissfahrrennen eingesetzt werden. Bei Geschwindigkeitsprüfungen auf der Autobahn im April 1952 erreichten die Fahrer mit den Maschinen Spitzenleistungen von 150 km/h. Bereits am 20. April 1952 standen die beiden Maschinen beim Rennen auf dem

Rostocker Osthafenkurs am Start, da dort ausschließlich Lizenzfahrer starten durften, wurden die Maschinen unter den erfahrenen DDR-Meistern Werner Michael und Gerhard Hoffmann eingesetzt. Im Vergleich zur Serienmaschine wurde bei 6.500 U/min. eine Leistung von 17 PS und eine Endgeschwindigkeit von 150 km/h erreicht. Achtungserfolge wurden bereits im ersten Jahr unter den Fahrern Michael, Hofmann, Scheel, Kreuzberger und Jung eingefahren. Das Komitee für Körperkultur und Sport der DDR erteilte im Januar

1953 die Weisung an die Werkleitung in Suhler, dass für die Saison 1953 15 Rennsportmaschinen gebaut werden müssen, bis zum Termin 1. Mai 1953 sollen acht Maschinen fertiggestellt werden und beim Leipziger Stadtparkrennen am 17. Mai am Start stehen. Ihre Bezeichnung lautete AWO RS 250. Wenige Tage nach dem 1. Mai standen die acht Rennmaschinen auf dem Werkhof zur ersten Parade bereit, der Terminverzug war durch die zu späte Lieferung der Rennvergaser von der Berliner Vergaserfabrik entstanden. Dass letztlich am Renn-

tag in Leipzig nur vier Maschinen am Start standen, war einer Nachlässigkeit schlampig arbeitender Sportfunktionäre zu verdanken. Wesentliche Veränderungen gegenüber der Serie wurden bei der Motorleistung des vollgekappten Stoßstangenmotors erzielt. Am Ende der Entwicklungsphase leistete der Quadrathuber mit dem Hub-/Bohrungsverhältnis von 68 x 68 mm bei einer Verdichtung von 10:1 und 8.000 U/min. unterdessen 24, ja sogar bis 27 PS. Dem Charakter der Rennstrecken angepasst, kamen wahlweise ein IFA-Flachschiebervergaser mit 27 bzw. 30 mm Durchlass zur Anwendung, das Schwimmergehäuse des BVF-Rennvergasers wurde, wie üblich, getrennt aufgehängt. Der Ansaugkanal am V-förmigen Zylinderkopf war speziell bearbeitet worden. Somit ergaben sich günstigere Strömungsverhältnisse und ein verbesserter Füllungsgrad. Der Winkel des Ansaugtrakts zum Zylinderkopf betrug 15° mit 28 mm Durchmesser für den 27er- und 30 mm für den 30er-Vergaser, der Einlasskanal wurde schräg in Fallstromneigung in den Zylinderkopf eingesetzt. Eine Fotoaufnahme wie 1953 in Bernau mit einer kleinen Armada von AWO RS 250/1 ist ein wertvolles Zeitdokument; (siehe



1953 Bernauer Schleife



W. Strauch, 1953 Versuchsfahrt auf der Autobahn



1955 Spinne Dresden, W. Strauch #211



Die „Kronung“ war der Königswellenmotor, W. Strauch bei Einstellarbeiten

Bild links) – v. r. W. Söffing, M. Heisse (mit Hut), Rolf Heilmann, W. Strauch, H.-J. Scheel, M. Müller, R. Jührisch und H. Hönig.

Der Name Strauch ist für AWO und Simson als Techniker, Rennmechaniker, Konstrukteur und gelegentlich sogar auch Rennfahrer eine Rennsportlegende. Strauch wurde am 13.09.1921 geboren. Als Panzerfahrer unter Rommel im Afrikaesatz gelangte er in amerikanische Kriegsgefangenschaft und wurde aus Florida entlassen, am 13.02.46 landete er in seiner Heimat. Vom 01.11.1951 bis zur Rente im November 1986 arbeitete er in Suhl für die Sportabteilung. Fast vier Jahrzehnte beeinflusste er mit seinem Können, seinem Elan, und man kann wohl auch sagen mit seiner Leidenschaft, die motorsportliche Entwicklung im Suhler Werk. Der Zusammenbruch der Viertaktära in Suhl bedeutete nicht für alle Mitarbeiter der Rennabteilung das Ende ihrer Tätigkeit, da sie ja über das zweite Standbein „Zweitakt“ verfügten. Dazu gehörte der Mann mit dem großen technischen Talent, Werner Strauch.

Mit Beginn der Saison 1954 hatte Michael Heisse an zwei der Werksmodelle als ersten Versuch Hinterradschwingen mit Teleskopfederbeinen einbauen lassen, es entstanden die AWO RS 250/2. 1956 wurden an einige Fahrer die AWO RS 250/3 übergeben, diese Maschinen verfügten über modifizierte Fahrgestelle der Simson „S“.

Eine Veränderung in der Rennabteilung bahnte sich durch den Weggang von Michael Heise in die Bundesrepublik an. Mit der Politik der DDR und den wirtschaftlichen Problemen, insbesondere der strengen Reglementierungen im eigenem Aufgabengebiet nicht mehr einverstanden, verließ er im Frühjahr 1955 die DDR. Chef der Rennabteilung, mit der Aufgaben-

stellung das Suhler Rennkollektiv zu gründen, wurde im Mai 1955 der spätere Obering. Ewald Dähn. Eine Konsequenz daraus war die Tatsache, dass die Suhler für die Saison 1955 keine Werksfahrer verpflichteten und nur einige werksbetreute Einsätze erfolgten. Es entstanden die Simson RS 250/4, der erste Einsatz erfolgte am 15. Mai 1955 in Dessau unter Gottfried Pohlan mit DOHC-Motor und Kardanantrieb, der 2. Platz hinter NSU-Fahrer Brand war ein toller Einstieg.

Die weitere Aufgabenstellung der Sportabteilung lautete, eine DOHC-Zweizylinder-Maschine für die 250er-Klasse zu entwickeln, es entstand parallel die RS 250/5 mit Einzylinder-DOHC-Motor. Verantwortlich für die Konstruktion des Motors war Werner Strauch. Tatsächlich wurde am 15.09.1957 in Bernau diese neue Kreation der staunenden Öffentlichkeit präsentiert. Die Simson RS 250/5 hatte einen DOHC-Motor als Längsläufer mit Kettenantrieb zum Hinter- rad, diese Spezialentwicklungen hatten mit der Serie nichts mehr gemeinsam, auch der Rahmen mit Fahrwerk war neu konzipiert. Für die /5 wurde eine zweite Variante der Ventilbetätigung entwickelt, ab 1959 kam diese zum Einsatz. Hierbei wurden die Nockenwellen unsymmetrisch von einem Zahnradsatz (Kaskade) angetrieben. Die Einlassnockenwelle wurde über sieben nadelgelagerte Stirnzahnräder von der Kurbelwelle angetrieben und von hier über drei weitere Stirnräder die Auslassnockenwelle betätigt. Von außen, linksseitig, hatte das Antriebsgehäuse die Form einer Sieben und damit war die Bezeichnung für diesen Motor mit dem Namen „7“ geprägt.

Anfang 1959, im letzten Jahr der Rennbeteiligung, wurde noch eine 350e-Rennmaschine, die Simson

RS 350/7, auf der Basis der RS 250/5 durch Werner Strauch geschaffen. Damit bestand die Möglichkeit, dass Helmut Weber in einer zweiten Klasse starten konnte. Diese Maschine war von Anfang an standfest und erreichte bei den wenigen Einsätzen 1959 beachtliche Erfolge.

Die Simson mit Zweizylinder-Motor lief unter der Werksbezeichnung RS 250/6, ihre Entwicklung begann 1955. Schon 1956 war die Konstruktion der Maschine fast beendet. Bis in das Jahr 1957 wurden die Baugruppen ständig überarbeitet und verbessert. Im August wurde mit den Funktionsfahrten auf der Autobahn begonnen. Parallel wurde an zwei Motoren gearbeitet, und bereits Ende 1957 wurde mit der Konstruktion eines Königswellenmotors angefangen.

Die Aufgabenstellung für das Jahr 1959 lautete, dass im ersten Quartal zwei Motoren mit dem Ventiltrieb per Königswelle (Twin) und zwei Motoren per Ventiltrieb mit Rädersatz (Single) gefertigt werden sollen. Somit sollten für jeden Fahrer zwei Maschinen zur Verfügung stehen, für Weinert die Twin und für Weber die Single. Gegen Ende der Entwicklungsarbeiten versuchte man sich sogar an der desmodromischen Ventilsteuerung.

Leider musste die Weiterentwicklung dieser Rennmaschinen nach 1959 eingestellt werden. Geplante Entwicklungsarbeiten wurden aufgrund der reglementierten Beendigung der Aktivitäten im Straßenrennsport mit Viertaktmotoren in der Rennabteilung abgewürgt. Aber auch international zeichnete sich die deutlich technische Überlegenheit der Zweitakter, insbesondere in den kleineren Hubraumklassen ab und führte zum minimierten Einsatz im Rennsport. Werner Strauch war natürlich nicht der einzige Mann in der Renn-

abteilung, das Erreichte war Kollektivarbeit, aber er war der Motor, erfahrene Experte, Berater und – wie ihn die Fahrer liebevoll nannten – „Vater“ Strauch. Von früher Jugend an schlug sein Herz für Motorräder. Alles begann mit einer NSU OSL. Nach der Kriegsgefangenschaft arbeitete er als Kfz-Mechaniker in Zella-Mehlis. Er lernte seine spätere Frau Helga kennen, sie heirateten, der Ehe entstammen vier Kinder. Nach Aufnahme seiner Tätigkeit bei Simson entwickelte sich eine familiäre Freundschaft zu Ewald Dähn, welche Frau Strauch noch über den Tod ihres Gatten hinaus bis heute pflegt. Frau Strauch schildert Erlebnisse aus ihrer Ehe im Buch (Zweitaufgabe) „AWO – Geschichte einer Legende“. „Werner nutzte Ausweissfahrer-Rennen zum Testen seiner Arbeit. Auch die Autobahn bei Erfurt, dabei platzte ihm ein Vorderreifen! Nicht absteigen bei 130 km/h – nicht wegwerfen das Ding! Aber mit Lenker hoch, Füßen runter, Bremsen und Festhalten bis zum „Geht-nicht-mehr“ – Hauptsache ohne Schaden! Nur an den Schuhen waren die Sohlen wie verbrannt. Als der liebe Werner spürte, dass ihm wohl keine Zeit mehr blieb, sich den „Schnellen und Starken“ zu widmen, trennte er sich von allen seinen Fahrzeugen, ohne darüber zu sprechen. Mein Werner – schon krank – war sehr traurig. Der Niedergang „seines“ Simson-Werkes – „seiner“ Sportabteilung machte ihn so krank, dass er jegliche Kraft verlor – auch für die Ärzte im Krankenhaus Suhl unfassbar. Hochachtungsvoll bleibt er unser Vater unserer vier Kinder, neun Enkelkinder, drei Urenkelkinder und noch immer vieler Freunde aus der alten, schweren, aber ereignisreichen schönen Motorsport-Zeit.“

Im nächsten Bericht lernt der Leser die AJS „Spring Twin“ kennen.