



Typenatlas der Peter Böhlke Motorräder und Mopeds





Die „großen Drei“: AWO/Simson 425 (links und Mitte) und die MZ BK 350



MZ ETZ 250: einer der Topseller aus Zschopau während der Zweitakt-Ära

Peter Böhlke

Typenatlas der



Motorräder und Mopeds



Inhalt

Inhalt

Einleitung

Motorradbau bei BMW/EMW in Eisenach

BMW R 35

EMW R 35/2

EMW R 35/3

Motorräder aus Zschopau

IFA DKW RT 125

MZ BK 350

MZ ES 250

MZ ES 175

MZ ES 150

MZ RT 125/3

MZ ES 125

MZ ES 150/1

MZ ES 250/1

MZ ES 175/1

MZ ES 175/2

MZ ES 300

MZ ES 250/2

MZ ES 125/1

MZ ETS 250

MZ ETS 150 & MZ ETS 125

MZ TS 250

MZ TS 150
MZ TS 125
MZ TS 250/1
MZ ETZ 250
MZ ETZ 250 Export
MZ ETZ 250 VP
MZ ETZ 250 A
MZ ETZ 150
MZ ETZ 125
MZ ETZ 251
MZ ETZ 301
MZ 500 R
MZ 500 R Country
MZ 500 R Polizei
MZ 500 Silver Star
MZ Skorpion
MZ Mastiff
MZ Baghira
MZ RT 125
MZ RT 125 SM
MZ 1000

AWO/Simson in Suhl

AWO 425
AWO 425 RS
Simson „AWO“ 425 T
Simson „AWO“ 425 S
Simson 425 GS
Simson Eskorte
SR 1

SR 2/SR 2E
Simson KR 50
Simson Schwalbe KR 51/1
Simson Schwalbe KR 51/1F
Simson Schwalbe KR 51/1S
Simson Schwalbe KR 51/2N
Simson Schwalbe KR 51/2L
Simson Schwalbe KR 51/2E
Simson Spatz SR 4-1SK
Simson Star SR 4-2, SR 4-2/1
Sperber SR 4-3
Habicht SR 4-4
Simson GS 50, Simson GS 75/1
Mofa SL 1
Mofa SL 1S
Simson S 50 B
S 50 B 1/S 50 B 2
Simson S 51 N
S 51 B 1-4
Simson S 51 B2-4
Simson S 51 E
Simson S 51 E (Grenztruppen)
Simson S 51 E II
Simson S 70 E/Simson S 70 C
Simson SR 50 B 4
Simson SR 50 CE
Simson S 53/S 83
Simson S 53 CX
Simson SD 50 LT

Simson Sperber 50 Beach Racer, Simson Sperber 50
Simson SR 50/1 Gamma
Simson SR 80/1 XCE
Simson Star 100
Simson Habicht 50
Simson Shikra 125
Simson Spatz 50
Simson 125
Simson Duo

Rollerbau bei IWL (Ludwigsfelde)

IWL Pitty
SR 56 Wiesel
IWL SR 59 Berlin
IWL TR Troll 1

Fahrradhilfsmotoren

Fahrradhilfsmotor Steppke
MAW Fahrrad mit Hilfsmotor
HMW-Motorfahrrad
Stoye-Seitenwagen SM
Seitenwagen Elastic
Super Elastic

Epilog: Schmeiß den Schrott doch weg!

Quellen - Dank

Impressum



Seite 42



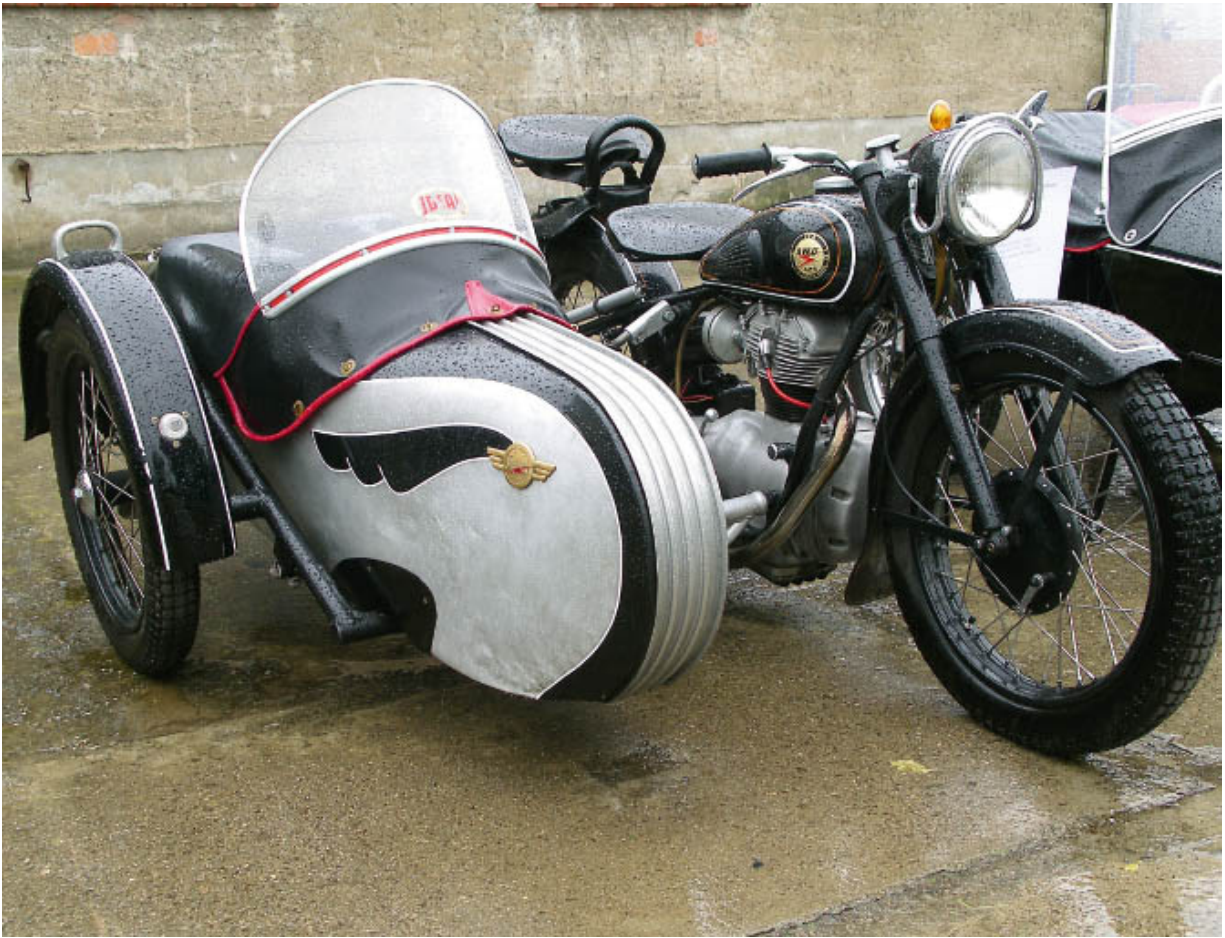
Seite 47



Seite 68



Seite 77



Seite 135

Einleitung

Original und alltagstauglich

Die Geschichte von Miriam Beyer und ihrer Schwalbe erzählt mit seltener Klarheit vom Spannungsverhältnis zwischen Originalität und Alltagstauglichkeit. Ein Spannungsverhältnis, das eine besondere Bedeutung hat. Technische Denkmäler können in ihrer Originalität erhalten werden, überlebensfähig im modernen Straßenverkehr sind sie in diesem Zustand – meistens – nicht. Überlebensfähig für den Alltag kann man die Bikes machen, aber im Originalzustand sind sie danach – meistens – nicht mehr.

Die DDR hat Miriam Beyer nicht mehr erlebt. Die 25-jährige Arzthelferin fährt die 33 Jahre alte Schwalbe KR 51/2E so, wie es im Alltag am sinnvollsten ist. Die Magdeburgerin erstand eine originale Lederplane, die sie unterhalb der Taille vor Kälte und Nässe schützt. Das Getriebe hat eine kürzere Übersetzung als in der originalen Serienausführung. Schneller ist der Roller dadurch nicht, aber er hält seine Geschwindigkeit auf der langen Steigung zur Arztpraxis hinauf. Auch eine Farbe suchte sich Miriam aus. Sie pflückte eine Feldblume und brachte sie zusammen mit ihrem Roller zum Lackierer. Der hatte den Lack nach dem Farbvorbild der Blume zu mischen. Originalitätseuphoriker mögen allerhand dagegen einzuwenden haben. Gegen die Wetterschutzplane sicher nichts, gegen das kürzere Simson-Getriebe vielleicht nichts, gegen die Farbe gewiss einiges. Gleichwohl dient alles der Gebrauchswerterhaltung. Die Plane fördert die Allwettertauglichkeit, das Getriebe schont den Motor (in diesem besonderen Fall) und mit dem Lackieren hat das Blech einen Korrosionsschutz erhalten.

Jugendweihe, Geld gespart, Moped gekauft - so begann in der DDR fast jede Motorradkarriere. Den frühen Einstieg ins Motorradleben begünstigte das Führerscheinrecht. Das Führen von Mopeds war ab 15 erlaubt, das von Motorrädern bis 150 cm³ ab 16 (ohne PS-Limit). Von einer offenen 150er konnten Jugendliche in anderen Ländern nur träumen. Ob sie dafür das politische System getauscht hätten, gehört nicht hierher. Viele Menschen blieben mit dem Motorradvirus infiziert. Wie Heike B., die mit 15 ein Simson-Moped fuhr und mit 16 eine ETZ 125. Mehr war für sie als Auszubildende nicht drin. Den Kaufpreis stotterte sie in 50-Mark-Raten bei ihrem Vater ab. Der hielt vorher noch eine familieninterne Motorradprüfung ab. Er baute bei der 125er das Vorderrad, das Hinterrad und den Vergaser aus: „Wenn du alles zusammenkriegst, darfst du fahren ...“ Heike schaffte das, sie hatte mehr Motorradfahrerfahrung, als ihr Vater ahnte. Die gebürtige Sachsen-Anhalterin lebt heute in Goslar. Noch heute fährt sie regelmäßig zu Motorrad- und Oldtimertreffen.

Ressentiments gegen Motorradfahrer gibt es im Osten fast nicht. Wo sonst reisen Menschen zu einem Motorradtreffen wie dem Emmenrausch, ohne ein Motorrad zu besitzen, aber um - in feiner Ausgehkleidung - abends die Livekonzerte auf dem Veranstaltungsgelände zu erleben? Die DDR war ein Motorradland, die neuen Bundesländer sind es bis heute geblieben. Nur einige Politiker übernahmen aus den alten Bundesländern das scheinbare Allheilmittel gegen Unfälle, die unheiligen Streckensperrungen für Motorräder. Nicht alles ist gut, was aus dem Westen kommt.

In der DDR machten die Sozialisten beim Motorradbau einen Fehler nach dem anderen: Die EMW musste eingestellt werden, die AWO wurde gestoppt, in Suhl war nur noch die Mopedfertigung gestattet, der Status quo

wurde bei der Tagung „Fortschritt für den Motorradbau“ festgeschrieben. Das Treffen der Planwirtschaftler mit den Fachleuten der Motorradbranche fand im Sommer 1985 in Zwickau statt. Die Tagung erfüllte das Gegenteil dessen, was ihr Name versprach. Zweitaktende Einzylinder und traditionelle Fahrwerkskonzepte wurden zementiert.

Nach der Wende kam deshalb die Katastrophe. Neue Konzepte lagen in den Schubladen, aber es fehlten die Zeit und das Geld. MZ hatte einen Viertakt-Motor zur Serienreife entwickelt. Als Antrieb eines neuen Polizeimotorrades wollte Zschopau ihn lancieren. Doch die Wende überrollte den Plan.

Der Überlebenskampf von Simson endete im Sommer 2002. MZ kämpfte 20 Jahre lang ums Überleben. Nachdem die ostdeutschen Zweiradwerke ihre Tore geschlossen haben, sind es die Enthusiasten, die jene Marken am Leben erhalten: original und alltagstauglich. Beides ist wichtig, für die Motorräder und die Erinnerung. Dieser Typenatlas orientiert über das Damals und Heute der ostdeutschen Motorradgeschichte.



KR 51/2E: Die Schwalbe von Miriam Beyer ist nach dem Vorbild einer Feldblume lackiert.

Motorradbau bei BMW/EMW in Eisenach



Nach dem Rechtsstreit um den Markennamen brachten die Eisenacher ihre Motorräder unter der Bezeichnung EMW heraus. Der Werksname betonte die Eigenständigkeit des Eisenacher Werks.

Die BMWs aus Ostdeutschland

BMW in Eisenach war der erste Hersteller, der gleich nach dem Krieg wieder Motorräder bauen durfte. Dabei war das Werk keineswegs dafür geeignet, die Automobil- und Motorradproduktion sofort wieder aufzunehmen. Die Gebäude waren zu 60, die Maschinen zu 35 Prozent zerstört. Eisenach wies zusammen mit Sigmar den höchsten Zerstörungsgrad aller Automobilwerke auf. Bis

zum Zweiten Weltkrieg hatte BMW in Eisenach sämtliche Pkws fertigen lassen. Während des Krieges verlagerten die Bayern auch die Motorradproduktion in den Thüringer Wald. Am 3. Juli 1945 besetzten sowjetische Truppen das Land. Nach den Beschlüssen der Siegermächte hätte das Eisenacher Werk demontiert und über den Ural gebracht werden sollen.

Eine Delegation aus Eisenach begab sich zur sowjetischen Militärverwaltung. Die Eisenacher wollten den sowjetischen Militärführer der Ostzone, Marschall Schukow, vom Fortbestand des Eisenacher Werks überzeugen. Sie brachten einen BMW 321 und eine BMW R 35 mit. Die Eisenacher reisten mit der Vereinbarung ab, als Beweis ihrer Leistungsfähigkeit der Sowjetischen Militäradministration in Berlin innerhalb von sechs Tagen fünf neue BMW 321 und R 35 zu übergeben. Es gelang, die Vereinbarung pünktlich zu erfüllen.

Das Automobilwerk in Eisenach wurde auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration von der Demontage zurückgestellt. Mit dem inzwischen berühmten Befehl Nr. 93 erlaubte die Besatzungsmacht dem BMW-Werk in Eisenach, Motorräder und Pkws zu bauen. Andernorts war an Vergleichbares nicht einmal zu denken. Wahrscheinlich war es der Nimbus der Marke BMW, der Eisenach diese Vorzugsbehandlung bescherte. Dass die BMWs vorrangig den Besatzern geliefert werden würden, war klar. Neben dem Pkw BMW 321 und der R 35 setzten die Eisenacher aus Ersatzteilen 102 Motorräder des Typs R 12 und 232 des Typs R 75 zusammen.

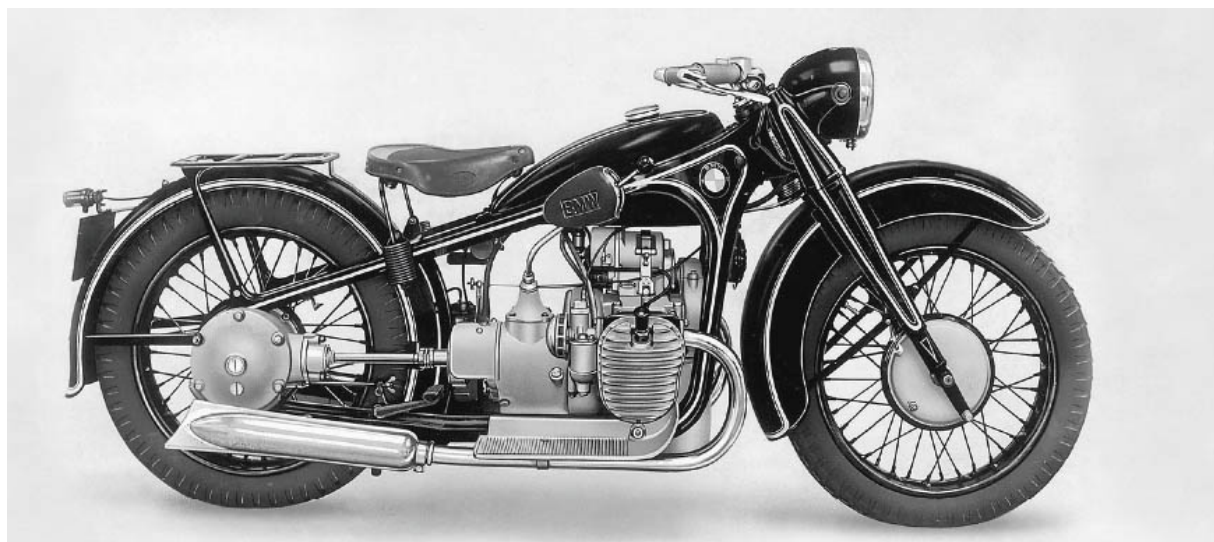
Am 25. Januar 1946 wurde das Eisenacher Werk der sowjetischen Besatzungsmacht unterstellt und im August 1946 in den sowjetischen Awtowelo-Verband eingegliedert. Damit war die Demontage des BMW-Werks endgültig vom Tisch. Die sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) Awtowelo

war ein Staatsbetrieb, der von Moskau aus gelenkt wurde. Es waren die ostdeutschen Sahnestücke, die die Sowjets in ihre staatliche Aktiengesellschaft Awtowelo eingliederten. Vorteile hatte die Besitzübernahme für das Werk selbst und die dort arbeitenden Menschen. Der SAG-Verbund beseitigte Zubehör- und Materialengpässe. Zu den Vorzügen, Mitarbeiter bei Awtowelo zu sein, zählte der privilegierte Bezug von Lebensmitteln. Bereits 1946 lieferte Eisenach 1.300 BMW R 35 an die sowjetischen Behörden. Für ostdeutsche Privatpersonen war die R 35 ein Tabu. Sie durften die BMW erst ab 1949 kaufen.

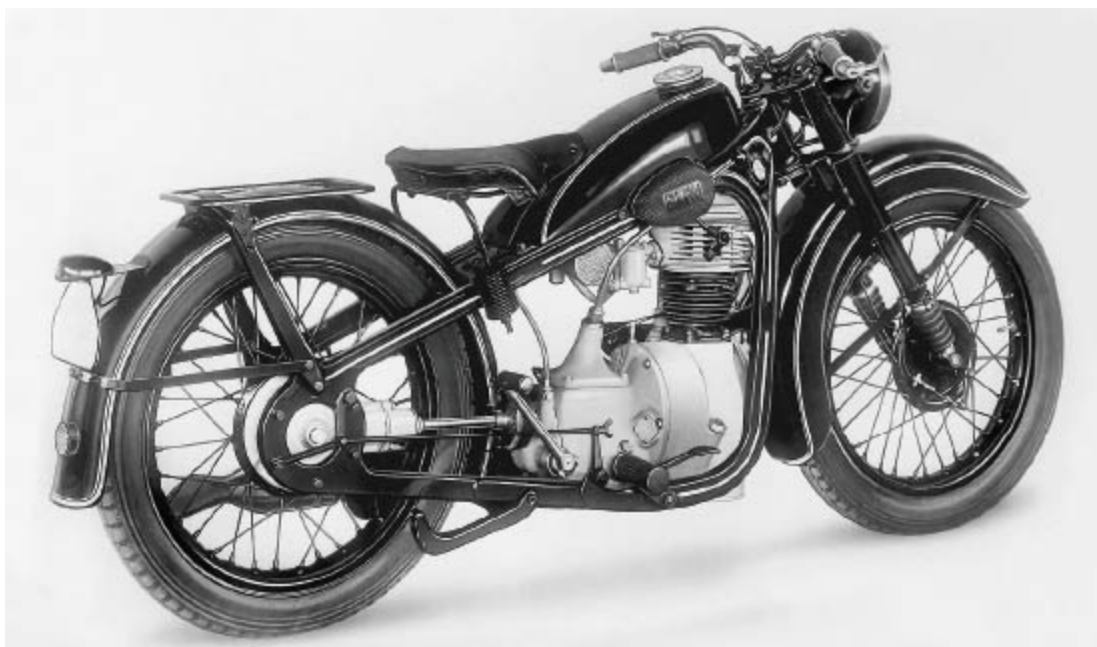
Am 30. April 1952 übergab die Sowjetunion das Eisenacher BMW-Werk der DDR. Der Betrieb hieß jetzt „VEB IFA - Automobilfabrik EMW Eisenach“. Produziert wurden weiterhin BMWs. In jene Zeit fällt der Rechtsstreit um die Namensrechte. BMW aus München klagte gegen BMW aus Eisenach, den Namen BMW zukünftig nicht mehr zu verwenden. Die Klage war an den westdeutschen Importeur der ostdeutschen BMW-Fahrzeuge adressiert. Gerichtsstand war Düsseldorf. Das Gericht entschied, dass gegen die Produktion von BMWs und deren Vertrieb in der DDR keine Einwände bestanden, deren Vertrieb in Westdeutschland und im Ausland allerdings fortan verboten war. Die Eisenacher Automobilwerke reagierten, indem sie BMW durch EMW (Eisenacher Motorenwerke) ersetzten.

Unter sowjetischer Regie waren in Eisenach prestige- und exportträchtige Fahrzeuge mit Viertakt-Motoren gebaut worden. Doch die ostdeutschen Lenkungsgruppen hatten andere Pläne mit Eisenach. Im April 1956 endete die Motorradfertigung im Thüringer Wald. Nicht etwa, weil die R 35 - inzwischen wurde sie unter der Herstellerbezeichnung EMW vertrieben - ausgereizt gewesen wäre. Sondern weil Eisenach als Standort der Wartburg-Produktion ausersehen war. Eine Chance,

hochwertige Motorräder mit Viertakt-Motoren zu bauen, war damit vertan.



Vom Vorkriegs- und Kriegsmotormodell BMW R 12 bauten die Eisenacher nach Kriegsende 102 Motorräder zusammen – ausschließlich aus Ersatzteilen und exklusiv für die Sowjetunion.



BMW aus der DDR: Bis zum Rechtsstreit um den Markennamen stellte Eisenach 26.000 Motorräder des Typs BMW R 35 her.

1896 Gründung der Fahrzeugfabrik Eisenach AG

- 1899** Erste Eisenacher „Wartburg-Motorwagen“-Produktion
- 1914** Kriegsproduktion für den Ersten Weltkrieg
- 1929** BMW kauft Dixi Fahrzeugfabrik Eisenach
- 1931** Erster BMW aus Eisenach ausgeliefert
- 1941** Umstellung auf Kriegsproduktion
- 1942** Verlagerung der Motorrad-Produktion nach Eisenach
- 1945, im Oktober** Produktionsgenehmigung für Pkws und Motorräder durch sowjetische Besatzungsmacht
- 1945, im November** Produktion des BMW 321 und der BMW R 35 beginnt
- 1952** Rechtsstreit um Werksnamen, Umbenennung in EMW
- 1956, im April** Ende der Motorradproduktion
- 1991** Liquidation des VEB AWE

1945-1951 | BMW R 35

Rettung für das Eisenacher BMW-Werk



Fahrzeugtreffen: Hinten der Trabi mit Siegfried Hertrampf, auf der BMW R 35 Sohn Andreas

Der Nimbus der Motorrad- und Automobilmарke rettete BMW in Eisenach. Sonst wäre nach dem Krieg das Werk als Rüstungsbetrieb der Demontage anheimgefallen. Doch in einer abenteuerlichen Aktion konnte eine Werksdelegation die Sowjets überzeugen, das BMW-Werk weiterarbeiten zu lassen: Sie übergaben ihnen eiligst zusammengebaute Autos und Motorräder der Marke BMW – und versprachen weitere zu bauen. Die Besatzungsmacht ging auf das Angebot ein. Während des Krieges hatte BMW auch die Motorradproduktion in den Thüringer Wald verlegt; so

fertigten die Eisenacher für die Besatzungsmacht 343 R 12 und R 75, bevor die Produktion der R 35 in fünfstelliger Anzahl erfolgte. Erst ab 1949 durfte das Werk ausnahmsweise auch ostdeutsche (Behörden-)Kunden mit dem über 100 km/h schnellen Motorrad beliefern. Gefedert waren nur das Vorderrad mit einer reibungsgedämpften Teleskopgabel und der Sitz mit einer Spiralfeder. Das Hinterrad lagerte ungefedert im Doppelschleifenrahmen. Der Einzylinder saß etwas nach rechts versetzt, direkt darunter befanden sich Kurbel und Kardanwelle. Das Viergang-Getriebe schaltete der Fahrer mit einem Handhebel, der in einer Kulisse auf der rechten Tankseite geführt wurde. Andreas Hertrampf aus Berthelsdorf über seine R 35: „Mit 70 km/h fährt sie sich auf der Landstraße am angenehmsten.“ Weil zum Schalten die rechte Gashand vom Lenker genommen werden muss, bedürfe die Fahrweise einer gewissen Vorausschau und Planung.

AUF EINEN BLICK

Motor:	Einzylinder-Viertakt, fahrtwindgekühlt
Hubraum:	342 cm
Leistung:	14 PS bei 5.200 U/min
Rahmen:	Doppelschleifen-Pressstahlrahmen
Federung:	vorn Teleskopgabel, hinten keine
Bremsen:	vorn und hinten Halbnabenbremsen, 160 mm
Endantrieb:	Kardanwelle
Getriebe:	4-Gang
Reifen:	vorn und hinten 3.50-19
Tankinhalt:	12 l
Höchstgeschwindigkeit:	105 km/h
Stückzahl:	26.000
Preis:	2.235 Mark

1951-1952 | EMW R 35/2

Rechtsstreit um den Fahrzeugnamen



Rarität: Eine R 35/2 mit Handschaltung; später wurde auch sie mit Fußschaltung geliefert.

Die Sowjets hatten schnell begriffen, dass sich mit dem BMW-Export Geld verdienen ließ. Motorräder (und Autos) aus Eisenach verkauften sich gut und brachten harte Devisen aus dem Westen! So kam es, dass BMW (Bayern) gegen BMW (Thüringen) klagte, also gegen das ehemals eigene Filialwerk. Indirekt, denn vor der ostdeutschen Justiz wären die Chancen der Bayern begrenzt gewesen. Sie klagten gegen den westdeutschen Importeur, er dürfe das Markenzeichen nicht länger vertreiben. Der Düsseldorfer Vergleich untersagte dann auch genau dies, gestattete aber, das Markenzeichen in Ostdeutschland

weiter zu verwenden. Daran hatte der Awtowelo-Betrieb kein Interesse, denn der Export von BMWs wäre damit beendet gewesen. Der Thüringer Betrieb änderte den Namen und setzte die Produktion unter der Bezeichnung „Eisenacher Motorenwerke“ (EMW) fort. Fast gleichzeitig mit dem Prozessausgang erfolgte die Übergabe des Werks in ostdeutsche Verwaltung. Mit verbesserter Elektrik, komfortableren Sitzen und einer hydraulisch gedämpften Teleskopgabel kam die ehemalige BMW nun unter der Typenbezeichnung R 35/2 heraus. Der Auspuff hatte die Form einer Zigarre. Das Hinterrad blieb ungefedert. Anfangs wurde weiter per Hand geschaltet. Erst im Verlauf der Produktion erhielt die EMW R 35/2 eine Fußschaltung. Für die handgeschalteten EMWs, auch für die BMW R 35, gab es später Umrüstsätze, mit denen die Motorräder auf Fußschaltung umgebaut werden konnten.

AUF EINEN BLICK

Motor:	Einzylinder-Viertakt, fahrtwindgekühlt
Hubraum:	342 cm
Leistung:	14 PS bei 5.200 U/min
Rahmen:	Doppelschleifen-Pressstahlrahmen
Federung:	vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, hinten keine
Bremsen:	vorn und hinten Halbnabenbremsen, 160 mm
Endantrieb:	Kardanwelle
Getriebe:	4-Gang
Reifen:	vorn und hinten 3.50-19
Tankinhalt:	12 l
Höchstgeschwindigkeit:	105 km/h
Stückzahl:	8.000
Preis:	2.290 Mark

1952-1955 | **EMW R 35/3**

Das letzte Motorrad aus Eisenach



Sämtliche Modelle wurden in schwarzer Lackierung und mit weißen Linien ausgeliefert.

Die auffälligste und attraktivste Neuerung an der EMW R 35/3 war die Geradwegfederung des Hinterrades. Im Verlauf der Produktion ersetzte der BVF-Drei-Düsen-Vergaser den Drei-Düsen-Vergaser von SUM, die Zylinderkopfschutzrohre wurden auf zwei reduziert und eine kleine Veränderung erfolgte noch am vorderen Kotflügel. Ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal zur

EMW R 35/2 war der Auspuff, der in der Form eines Schwalbenschwanzes gestaltet war. Die viertaktende Einzylinder-Technik entsprach bis zum Produktionsende dem der BMW R 35. Sämtliche Modelle sind mit schwarzer Lackierung und weißen Linien ausgeliefert worden. Bevorzugte Abnehmer blieben die ostdeutschen Behörden, auch in den Devisen bringenden Export gingen die Motorräder. Nur vereinzelt gelang es Privatpersonen, eine dieser Maschinen zu kaufen. Aus alten Dokumenten ergibt sich, dass die Privatkunden meistens Handwerksmeister waren. Sie hatten am ehesten die Chance, den Kaufpreis aufzubringen.

Die Aussichten auf ein Auto aus Eisenach oder Zwickau waren noch schlechter, die Preise noch höher. 1956 endete in Eisenach die Motorradproduktion. Die ostdeutschen Wirtschaftsplaner nahmen zu jener Zeit eine neue, in der Zukunft nicht nur Gutes bringende Justierung des Standortes Eisenach vor. Die Hochburg des Viertakt-Know-hows war dazu ausersehen, zukünftig zweitaktende Autos zu bauen. Der letzte Standort, der in Ostdeutschland ein Viertakt-Motorrad bauen durfte, war Simson in Suhl.