



# SIMSON

Peter Böhlke

Legendäre Zweiräder aus Suhl  
Typengeschichte und Technik



GeraMond



# SIMSON

Peter Böhlke

Legendäre Zweiräder aus Suhl  
Typengeschichte und Technik





Bild: Shutterstock/George Sandu



1960 von der DR ausgesondert: Von da an diente der Eisenbahnwagen als „Werkswagen Nr. 1“ im Simson-Werk.

## VORWORT

# Die Eisenbahn – für Simson der Schlüssel zur Welt

Was hat ein Eisenbahnwagen mit Motorrädern zu tun, genauer: mit Simson-Motorrädern? Es ist ein einfacher Güterwaggon, ohne Bremsen, nur mit durchgehenden Bremsluftleitungen. So wie er früher als Mitläufer in Güterzüge der DR (Deutsche Reichsbahn) eingestellt wurde – aber nur dann, wenn andere Waggons die vorgeschriebenen Bremsprozente aufbrachten. Welche Verbindung besteht also zwischen diesem Güterwagen und den Motorrädern aus Suhl?

Er steht, fixiert mit Bremskeilen, auf einem Gleisstück im ehemaligen Simson-Werk. Er erinnert an den Eisenbahnanschluss und dessen Bedeutung für das Simson-Werk. Der Güterwagen war 1960 von der DR ausgesondert worden. Von da an erfolgte sein Einsatz im Simson-Werk unter der Bezeichnung „Werkswagen Nr. 1“.

Wie lebhaft der Schienenverkehr gewesen sein muss, lassen auf dem ehemaligen Werksgelände noch heute die Gleisreste mit den Ausmaßen eines Rangierbahnhofes erahnen. Der Aufenthalt auf und neben den Gleisen war gefährlich. Für das Rangiergeschäft besaß der Betrieb eine

Dampfspeicherlokomotive. Sie stellte die Rangierabteilungen zusammen und stieß die Wagen ab in die Ausziehgleise. Das Rangierpersonal musste die einzelnen Wagen durch das Auslegen von Bremschuhen zum Halten bringen.

Die Gleise waren gewissermaßen die Nabelschnur. Auf ihnen kam Materialnachschub ins Werk, auf ihnen erfolgte der Verschub im Werk, und auf ihnen transportierten ganze Züge die fertigen Motorräder hinaus ins Land. Ihr Ziel waren die Entladestationen in der Nähe der Verkaufsstellen der HO oder der IFA Vertriebsorganisation. Rund 800 Motorroller und Mokicks verließen Mitte der 80er-Jahre täglich die Werkshallen.

Wer fuhr die Motorräder draußen im Land? Mit ihren Leistungsdaten wären sie für die Führerscheinbesitzer zwischen 16 und 18 Jahren prädestiniert gewesen. In der DDR fuhr diese Altersgruppe diese Motorräder, aber eben nicht nur. Eigentlich ist die Frage nach dem „Wer“ auch falsch gestellt. Eine typische Frage aus dem Westen. Im Osten fuhr „man“ das, was es gerade gab.

Wartezeiten wie bei den Autos gab es bei den Zweirädern nicht. Das heißt aber nicht, dass in den regionalen IFA-Vertriebsvertretungen immer alle Typen zum Verkauf standen. Soweit „man“ die Wahl hatte, spielten Robustheit und Zuverlässigkeit eine übergeordnete Rolle. Genau diese Eigenschaften besaßen die „Simmen“. Das beweisen sie bis heute. Hinzu kommt das 60-km/h-Privileg, das sie über die Konkurrenz hebt. Die mehr als ein Vierteljahrhundert alten Roller, Mopeds und Mokicks gehören nach wie vor zum Straßenbild: im Osten sowieso, und mehr denn je im Süden, Westen und Norden der Bundesrepublik Deutschland.

*Viel Lesevergnügen wünscht Ihnen*

*Peter Böhlke*

# IMPRESSUM

Verantwortlich: Lothar Reiserer  
Schlusskorrektur: Angelika Boese  
Layout: Elke Mader  
Einbandgestaltung: GM  
Repro: LUDWIG:media  
Herstellung: Anna Katavic  
Printed in Slovenja by Florjancic



**Sind Sie mit diesem Titel zufrieden? Dann würden wir uns über Ihre Weiterempfehlung freuen.**

Erzählen Sie es im Freundeskreis, berichten Sie Ihrem Buchhändler, oder bewerten Sie das Werk online.

Und wenn Sie Kritik, Korrekturen oder Aktualisierungen haben, freuen wir uns über Ihre Nachricht an den GeraMond Verlag, Postfach 40 02 09, D-80702 München oder per E-Mail an [lektorat@verlagshaus.de](mailto:lektorat@verlagshaus.de).

Unser komplettes Programm finden Sie unter



Alle Angaben dieses Werkes wurden sorgfältig recherchiert und auf den neuesten Stand gebracht sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit der Angaben kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Sonderausgabe 2022  
© 2022, 2015 GeraMond Media GmbH  
Infanteriestr. 11a

80797 München

ISBN 978-3-96453-560-3  
eISBN 978-3-96453-618-1

## Über den Autor



Anfang der 1990er-Jahre begann der Dipl.-Verwaltungswirt (FH) Reportagen, Features und Berichte über Fahrzeugtechnik zu veröffentlichen. Seit 2006 schreibt der freie Autor für den GeraMond Verlag. Er ist verheiratet und lebt in Norddeutschland. Neben dem Schreiben und Fotografieren sind seine Leidenschaften Motorräder, Dampfloks und ferngesteuerte Modellhubschrauber.



Bild: shutterstock/Gaschwald



Bild: shutterstock/Gaschwald

# INHALT

Vorwort

Impressum

Die Werksgeschichte

Die Legende (lebt weiter): AWO/Simson 425

AWO 425, 1949-1955

AWO 425 RS, 1952-1953

Simson „AWO“ 425 T, 1955-1960

Simson „AWO“ 425 S, 1955-1962

Simson 425 GS, 1957-1959

Simson Eskorte, 1957

Die kultigen Vorgänger: SR 1, SR 2/SR 2E

SR 1, 1955-1957

SR 2/SR 2E, 1957-1964

Die Dauerbrenner: die Roller der Schwalbe-Familie

KR 50, 1958-1964

KR 51/1, 1968-1980

KR 51/1 F, 1968-1980

KR 51/1 S, 1971-1980

KR 51/2N, 1979-1986

KR 51/2L, 1979-1986

KR 51/2E, 1979-1986

Die Vogelfamilie: Kulturgut für die Ewigkeit

Spatz SR 4-1 SK, 1964-1970

Star SR 4-2, SR 4-2/1, 1964-1975

Sperber SR 4-3, 1966-1972  
Habicht SR 4-4, 1971-1975

Geländesport in der DDR: aus Trümmern geboren  
GS 50, GS 75/1, 1962-1979

Missglückter Versuch: das Experiment mit den Mofas  
Mofa SL 1, 1970-1971  
Mofa SL 1S, 1971-1972

Zeitlose Klassiker: die S 50/51-Baureihe

S 50 B, 1975-1976  
S 50 B 1/S 50 B 2, 1976-1980  
S 51 N, 1980-1987  
S 51 B 1-4, 1980-1990  
S 51 B2-4, 1980-1990  
S 51 E, 1982-1990  
Simson S 51 E (Grenztruppen), 1982-1990  
S 51 E II, 1987-1990

Die Motorradklasse: die S 70-Baureihe

S 70 E/S 70 C, 1983-1988/1990

Der Weg in die Zukunft: die zweite Roller-Generation

SR 50 B 4, 1986-1989  
SR 50 CE, 1986-1989  
SR 50/1, 1993-1997  
SR 80/1 XCE, 1993-1997  
SD 50 LT, 1992-2002  
Star 100, 1995-2000

Einheitliche Standards: die S 53/83-Baureihe

S 53, 1990-1994  
S 53/S 83, 1990-1994

S 53 CX, 1990-1997

Schmerzlich vermisst: ein neuer Motor

Sperber 50 Beach Racer/Sperber 50, 1993-2002

Habicht 50, 1996-2001

Sperber 50, 1997-2000

Neue Viertakter: die 125er-Baureihe

Shikra 125, 1998-2000

Spatz 50, 1999-2002

125, 2001-2002

Krankenfahrstuhl Simson Duo, 1972-1991

Epilog

Geschäft im Untergrund: Simmen auf Bestellung geklaut?

Simson und Simson-Fahrer:

Quellen, Dank

# Die Werksgeschichte



Simson „AWO“ Sport und SR im Straßenverkehr

Die Produkte tragen bis heute den Namen des Firmengründers und seiner Nachkommen: Simson. Als die Motorräder ihren Markennamen erhielten, waren die Simsons am Unternehmen schon nicht mehr beteiligt. Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sie damit begonnen, ihr Unternehmen aufzubauen. Es ist die Zeit, in der die industrielle Revolution die deutschen (Klein-)Staaten erreicht. Der Boom ist allerdings noch nicht überall angekommen. Die Lage ist zweigeteilt. Entlang der Eisenbahnstrecken herrscht Hochkonjunktur, abseits der Schienentrassen Krisenstimmung. Die Ursache für die Existenz der beiden Parallelwelten sind die Transportkosten. Die Eisenbahn ist um das 10- bis 15-fache günstiger als Pferdefuhrwerke.

Suhl liegt nicht an der Eisenbahn. Der nächste Bahnhof ist 20 Kilometer entfernt. Mit beladenen Pferdefuhrwerken ist das eine Tagesreise, die einfache Tour. In den konjunkturschwachen Gebieten kommt es zu Geschäftsschließungen, Konkursen und Versteigerungen. Vor allem in der Metallverarbeitung. In dieser Zeit erwerben die Simsons einen Stahlhammer. Ein Betrieb, in dem Erze geschmolzen und zu Stahl verarbeitet werden. Sie expandieren sogar, in weiser Voraussicht. Suhl wird nicht für alle Ewigkeit von der Eisenbahn abgekoppelt bleiben.

## **Simson'sche Tugenden: Qualität und Zuverlässigkeit**

Die Kriege in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und ihre politischen Folgen verbessern die Auftragslage der Industrie erheblich. Von da an steht der Name Simson ganz oben auf den Listen der staatlichen Auftraggeber. Die Unternehmer aus Suhl überzeugen durch die Qualität ihrer Produkte und durch ihre persönliche Zuverlässigkeit. 1896

beginnen sie damit, gewissermaßen nebenbei, Fahrräder herzustellen. 1908 steigt das Suhler Unternehmen in die Automobilproduktion ein. 1912 startet die Fertigung des Pkw Simson A. Im Ersten Weltkrieg liefert der Betrieb Waffen und Ausrüstung für die deutsche Armee. 1918 ist die Firma der größte Arbeitgeber in Suhl.

## **Die Nazis übernehmen den Betrieb**

Nach dem Ersten Weltkrieg hat das Unternehmen einen so exzellenten Ruf, dass es einen Exklusiv- bzw. Monopolvertrag mit dem Berliner Reichswehrministerium erhält. Als die Nazis an die Macht kommen, steht der Betrieb ganz oben auf der Liste der nationalsozialistischen Begehrlichkeiten. Mit seiner (Jagd-)Waffen- und Fahrzeugproduktion liefert das Simson-Werk genau das, was die Nazis für ihre Zukunftspläne brauchen: Waffen und Mobilität.

Die Simsons sind Juden. Das reicht, um sie zu enteignen. Nachdem sie ihr Unternehmen und ihr Vermögen verloren haben, wandern sie in die USA aus. Eine reelle Entschädigung hat die Familie nie erhalten. Neun Jahrzehnte war das Unternehmen bis dahin im Familienbesitz.



Erhalten geblieben: das Simson-Markenzeichen, am ehemaligen Werk in Suhl

## **Ein neuer Anfang**

Im Zweiten Weltkrieg ist der Betrieb in die Kriegswirtschaft eingebunden. Die Folge: Nach dem Krieg wird das Unternehmen von der Besatzungsmacht verstaatlicht. Die Sowjetunion demontiert das Inventar und macht die Gebäude fast vollständig dem Erdboden gleich. Die Reste gliedern sie am 5. März 1947 in die SAG AWTOWELO Moskau, Zweigstelle Weimar ein. Offiziell hieß das Werk „Suhler Fahrradfabrik der Sowjetischen Staatlichen AG Awtowelo“, gebräuchlich werden zwei Kurzbezeichnungen: „SAG, Werk Simson“ und „AWTOWELO, Werk Simson“. Im Volksmund bürgert sich der Begriff „AWO“ ein.

1948 befehlen die Sowjets dem Werk, ein Mittelklassenmotorrad zu entwickeln. Es entsteht die „AWO 425“. Die „AWO“ gilt als eines der besten und schönsten in der DDR gebauten Motorräder. Nach der Rückführung des „Betriebes SAG AWTOWE-LO Werk vorm. Simson & Co; Suhl (Thür.)“ in deutschen Besitz erhält das Werk am 1. Mai 1952 die Bezeichnung „VEB Fahrzeug und Gerätewerk

Simson Suhl“. 1961 ergeht von übergeordneter Stelle die Weisung, in Suhl nur noch Motorräder mit Zweitakt-Motoren und kleinem Hubraum zu bauen. Die Entscheidung wird als eines der schwärzesten Kapitel in der DDR-Kraftfahrzeuggeschichte angesehen. Der Januar 1962 ist der letzte Produktionsmonat der „AWO“.



Das Zweiradhaus führt Vollrestaurationen der in Suhl gebauten Zweiräder durch.

Zweiräder der Moped-Klasse sind in Suhl auch schon während der „AWO“-Zeit gebaut worden. 1953 hatte das Maschinenbau-Ministerium der DDR entschieden, dass Suhl der Standort für die zukünftige Großserienfertigung der Mopeds sein wird. Zwischen 1955 und 1990 werden bei Simson über fünf Millionen Krafträder produziert. Mitte der 80er-Jahre verlassen täglich rund 800 Roller und Mokicks das Werk. Vor der Wende lag die Jahresproduktion bei 200.000 Fahrzeugen. Exportiert wurde in 45 Länder. Nur wenige Krafträder galten nach der Legaldefinition als

Motorräder: der Sperber und die S 70-Modelle. Suhl war ganz einfach das Zentrum des Roller- und Mokickbaus.

## **Die Wende und ihre Folgen**

Nach der Wende ergab sich für Simson ein spezielles Problem. Während im Osten die Zweiräder von Simson den Charakter von Nutzfahrzeugen hatten, war im Westen das Zweiradsegment mit den kleinen Hubräumen die Domäne der Jugendlichen und Heranwachsenden sowie von Lifestyle-Fahrern: Zielgruppen, deren Vorlieben und Präferenzen kurzlebigen Modetrends oder einer festen, unumstößlichen Markenfixierung unterworfen sind.

Die Zweiräder aus Suhl waren weder überbordend bekannt, noch waren sie eine Label- oder Lifestyle-Marke. Als die Wende kam, war das Suhler Fahrzeugsegment nicht gerade eine Empfehlung für den Erfolg in der kapitalistischen Marktwirtschaft. Einen statu strächtigen Markennamen hätte Simson haben können, wenn die mit der AWO 425 begonnene Viertaktproduktion Anfang der 60er-Jahre in Folge modelle gemündet hätte, parallel zum Mopedbau.



Das Simson-Werk mit seinen historischen Gebäuden ist heute der Gewerbepark Simson.

Vielleicht hätte nach der Wende auch eine Kooperation mit MZ geholfen, so wie sie Zschopau bei der Entwicklung des 125er-Motors angeboten hatte. Aber dafür war die historisch verankerte Rivalität zu groß, die zwischen den beiden Werken gleich nach dem Krieg entstanden war. Das Suhler Werk hatten sich die Russen angeeignet, der Zschopauer Betrieb gehörte den Deutschen. Es hieß, die Russen hätten nur die Elitebetriebe genommen. Nach dieser Lesart wäre Zschopau nur zweitklassig gewesen. So etwas saß tief. Zudem machte sich die Russland-Connection der Suhler durch bessere Materiallieferungen und eine gehobene Versorgung der Mitarbeiter bemerkbar.

Es war nicht so, dass die einen den anderen die kalte Schulter zeigten. Die Leitungskader waren sogar zur Zusammenarbeit verpflichtet. Beide Betriebe gehörten zur

selben „Firma“. Simson, MZ und das MiFa Fahrradwerk Sangerhausen waren 1970 in das IFA-Kombinat für Zweiradfahrzeuge Suhl zusammengefasst worden. Die gegenseitigen Befindlichkeiten dauerten an: Die Suhler glaubten nach wie vor, MZ hätte die Produktion der „AWO“ hintertrieben, und MZ wusste, dass die Suhler das dachten, und die Suhler wussten, dass die Zschopauer wussten, was die Suhler dachten. Ob an den Gerüchten etwas dran ist, wird sich nie klären lassen. Als dann aber nach der Wende die staatlichen Zwänge abgeschüttelt waren, war der Diametraltrieb einfach zu groß, um noch Gemeinsamkeiten zu finden. Simson wurde von der Treuhand abgewickelt und als Suhler Fahrzeugwerk GmbH neu gegründet. Nach mehreren Beinahe-Insolvenzen und Umstrukturierungen musste der Betrieb am 28. Juni 2002 endgültig aufgeben. Als zu DDR-Zeiten im Simson-Werk Hochkonjunktur herrschte, waren dort 7.500 Mitarbeiter beschäftigt. Zuletzt waren es 80.



Das ehemalige Werk liegt unter der 845 Meter langen und 82 Meter hohen Talbrücke Haseltal. Über die Brücke verläuft die Autobahn 73.

Kurz nach der Jahrtausendwende vertrieb Simson neben den selbst gebauten Zweirädern die Modelle von zwei im Ausland ansässigen Herstellern. Die taiwanische Her Chee Industrial Co. Ltd. produzierte für die Suhler die Roller-Baureihe „Sula“. Hervorstechendes Merkmal war das modern-trendige Design der Roller. Zum Abdecken des Offroad-Segments in der Klasse der Leichtkrafträder importierte Suhl zwei attraktive Leichtkrafträder der Firma HRD aus Frankreich. Äußerlich weitgehend identisch, unterschieden sich die beiden Modelle durch die Länge ihrer Federwege. Die GS war ausschließlich auf Gelände getrimmt, die SM für den Straßenbetrieb deutlich straffer ausgelegt. Her Chee bestückte die Roller mit eigenen Motoren. In den Leichtkraft-Enduros aus Frankreich waren

zuverlässige 125 cm<sup>3</sup>-Triebwerke von Moto Morini verbaut. Die Roller und die GS/SM waren nur kurze Zeit im Angebot, zum Teil nur wenige Monate. Entsprechend unauffällig waren die Verkaufszahlen.

## **Die „Simmen“ in der Gegenwart**

Simson-Mopeds, die bis 28. Februar 1992 zugelassen wurden, dürfen eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h fahren. Damit lässt sich im Stadtverkehr gefahrloser mitfahren als mit Geschwindigkeiten, die unter dem Pkw-Niveau liegen. Nach der Wende scheiterte der Versuch, bei der Bundesregierung in Bonn eine Gesetzesänderung in diesem Sinne zu erreichen. Sie hätte auch die Marktchancen der Simsons verbessert. Aber es ging nicht darum, das westdeutsche Recht zu verbessern, sondern darum, westdeutsches Recht auf Ostdeutschland zu übertragen. Inzwischen sind die Simmen und ihre Vorzüge auch im Westen angekommen.

Die mindestens 30 Jahre alten „Simmen“ können sorgenfrei gefahren werden, die Ersatzteilversorgung gilt als gesichert. Nur beim SR 1 deuten sich Engpässe an. Es gibt gebrauchte, regenerierte und nachgebaute Teile. Letztere allerdings in unterschiedlicher Qualität. Fündig wird der Suchende im Internet, auf Oldtimermärkten oder in den Simson-Werkstätten. Als Großhändler hat sich die Firma MZA etabliert. 2003 erwarb MZA bei der Zwangsversteigerung von Simson Lager- und Warenbestände sowie ein umfangreiches Werkzeugpaket. Neue Ersatzteile gibt MZA im In- und Ausland in Auftrag.

Die AWOs und Simmen werden wieder gebaut: im Suhler Simson-Werk, gleich hinter dem „unteren Tor“, wie Einheimische das Tor B zum ehemaligen Simson-Werksgelände nennen. Dort ist seit 2002 das Zweiradhaus Suhl ansässig. Ein Betrieb, der sich auf alle Zweiräder aus

der Nachkriegsproduktion des Suhler Werks spezialisiert hat: auf deren Wartung, die Teilebeschaffung und den Neuaufbau der bei AWO und Simson hergestellten Motorradtypen, mit regenerierten Teilen und Neuteilen. Beim Neubau von Motorrädern geht der Betrieb von Klaus-Dieter Ruck den Weg der Vollrestauration. Alle zum Verkauf stehenden Zweiräder sind schon einmal zugelassen gewesen. Das Zweiradhaus restauriert die alten Simson-Klassiker in Kleinserie und auf Kundenbestellung. Die Vollrestauration einer originalen Schwalbe kostet ab 1.800 Euro, der einer neuwertigen AWO ab 6.000 Euro.



Vorbildliche Geschichtspflege: Schilder informieren über historisch bedeutsame Stellen auf dem Gelände.

- 1845 Kauf eines Stahlhammers durch die Brüder Simson
- 1856 Produktion von Holzkohlestahl durch die Firma Simson & Co.
- 1896 Fahrradproduktion beginnt
- 1907 Autoproduktion läuft
- 1936 Familie Simson wird von den Nazis enteignet und flieht ins Ausland, Motorradproduktion startet
- 1939 Umbenennung in „Gustloff-Werke - Waffenwerk Suhl“
- 1945 Demontage des Werks
- 1946 Eingliederung des Werks in die SAG Awtowelo
- 1948 Sowjetischer Auftrag zum Bau eines 250-cm<sup>3</sup>-Motorrades mit Viertaktmotor
- 1952 Rückgabe des Werks durch die Sowjets und Umbenennung in VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Suhl
- 1953 Standortentscheidung des Maschinenbauministeriums für Suhl als Zentrum des Mopedbaus
- 1955 Mopedfertigung läuft an
- 1961 Ende der Motorradmontage
- 1968 Zusammenschluss mit VEB Ernst-Thälmann-Werk zum VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann Suhl
- 1990 Abwicklung durch die Treuhandanstalt
- 1992 Ehemalige Mitarbeiter kaufen das Werk
- 1998 Simson Zweirad GmbH übernimmt die Produktion
- 2002 Insolvenz von Simson
- 2002 Zweiradhaus Suhl zieht in das ehemalige Simson-

Werk

2003 Versteigerung der Konkursmasse von Simson

# Die Legende (lebt weiter): AWO/Simson 425

**Den Startschuss für die AWO gaben die Russen. 1948 „befahlen“ sie - so hieß das damals - ihrem Awtowelo-Betrieb in Suhl die Eckdaten für das Motorrad: 250 cm<sup>3</sup> Hubraum, 12 PS, Einzylinder-Viertaktmotor, Vierganggetriebe, Kardanwelle, geschlossene Teleskopfederung, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und ein Verbrauch von ungefähr 3 l/100 km. „AWO“ ist die Abkürzung für Awtowelo, die „4“ steht für den Viertakt-Motor und die „25“ für 250 cm<sup>3</sup> Hubraum. Die Konstruktionsmerkmale waren für die damalige Zeit revolutionär. Gerüchten zufolge haben sich die Konstrukteure von BMW helfen lassen. Abwegig ist das nicht, die Produktion von BMW-Motorrädern in Eisenach gehörte ebenfalls zur SAG Awtowelo.**