

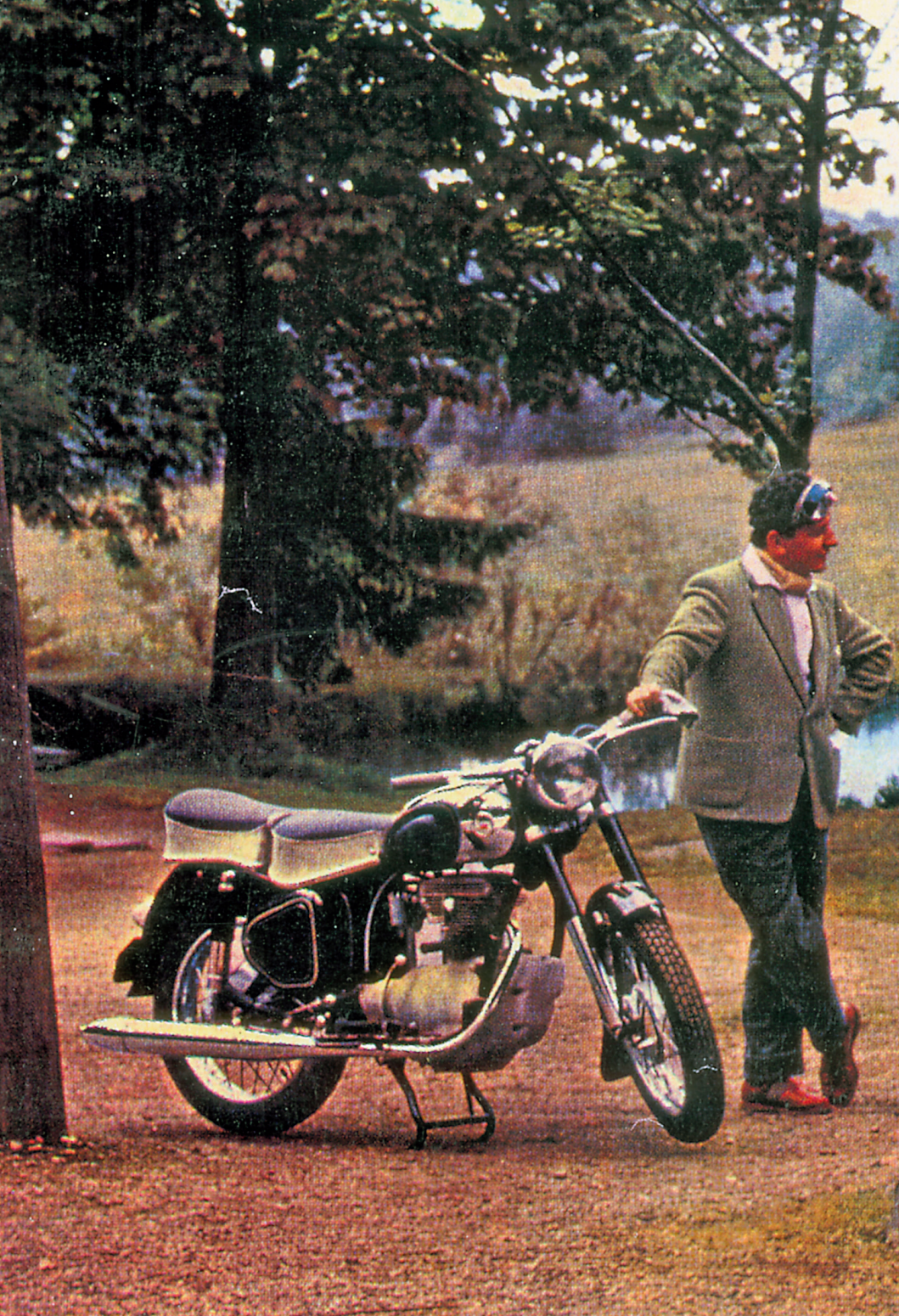
Typenkompass

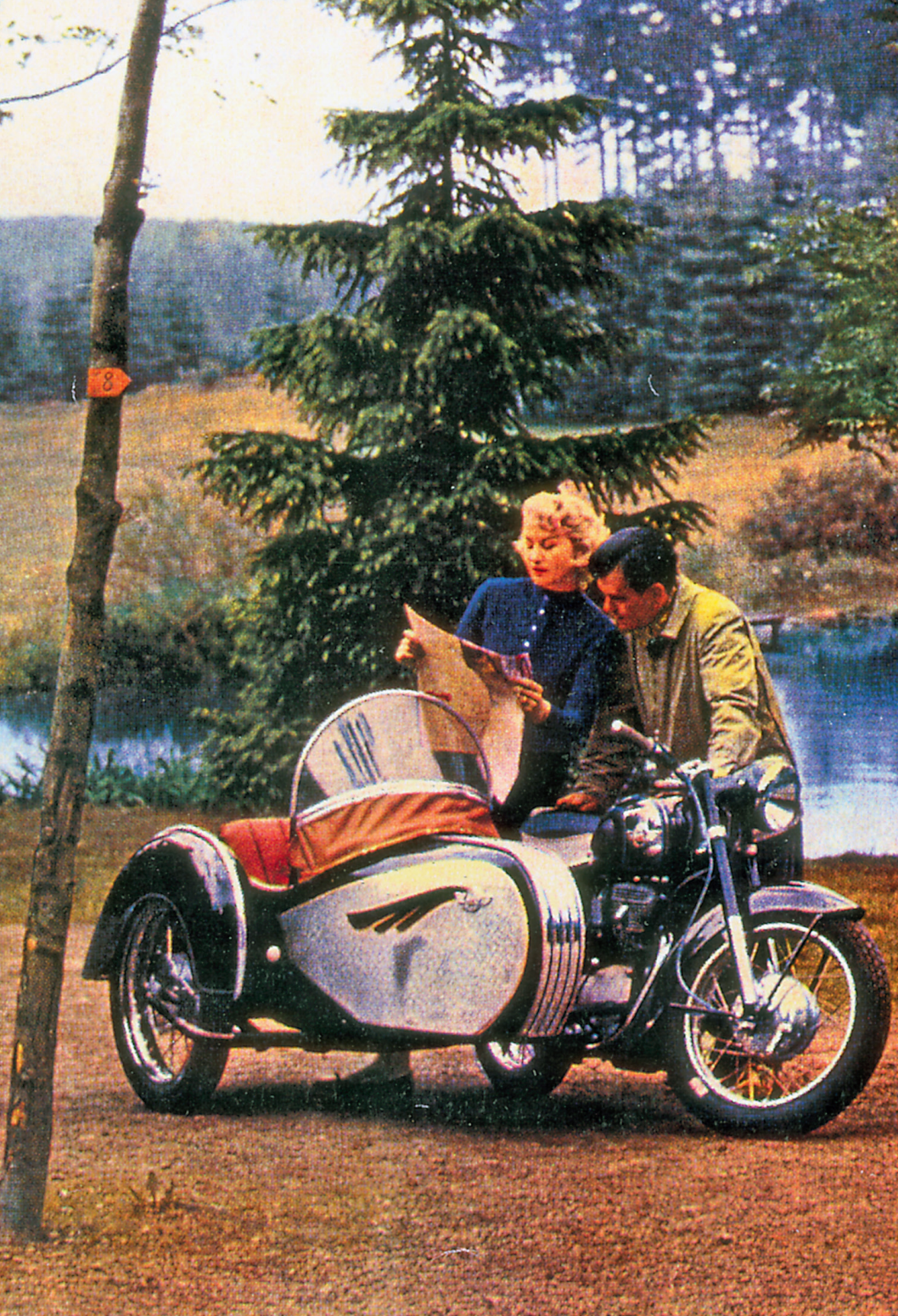
# DDR Motorräder

seit 1945

Frank Rönicke

**Motor  
buch  
Verlag**





Einbandgestaltung Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nichts anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

**ISBN 978-3-613-31294-4 (PDF)**

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.

Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

3. Auflage 2015

Sie finden uns im Internet unter <a href="http://www.motorbuch.de">www.motorbuch.de</a>
---

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Martin Gollnick  
Innengestaltung: Bernd Peter

# Inhalt

Vorwort .....	7	Simson KR 50 (Weiterentwicklung) .....	55
Einführung .....	8	Schwalbe KR 51 / KR 51 F .....	56
Anmerkungen zu den Herstellern und Modellreihen .....	11	Schwalbe KR 51/1 / KR 51/1 F .....	57
<b>AWO und Simson Viertaktmotorräder</b>		Schwalbe KR 51/1 S .....	58
AWO 425 (»Urmodell«) .....	26	Schwalbe KR 51/1 K .....	59
AWO 425 .....	27	Schwalbe KR 51/2 N .....	60
AWO 425 R .....	28	Schwalbe KR 51/2 E / KR 51/2 L .....	61
Simson 425 T .....	29	Simson GS 50 .....	62
AWO/Simson 425 S .....	30	Simson GS 75 .....	63
Simson 425 S .....	31	Simson GS 50-1 .....	64
Simson 425 GS .....	32	Simson GS 75-1 .....	65
Simson Eskorte .....	33	Spatz SR 4-1 P / SR 4-1 K .....	66
<b>BMW / EMW</b>		Spatz SR 4-1 SK .....	68
BMW R 12 .....	34	Star SR 4-2 .....	69
BMW R 75 .....	35	Star SR 4-2/1 .....	70
BMW R 35 .....	36	Sperber SR 4-3 .....	71
EMW R 35/2 .....	37	Habicht SR 4-4 .....	72
EMW R35/3 .....	38	Mofa SL 1 .....	73
<b>Fahrrad-Hilfsmotoren</b>		Mofa SL 1S .....	74
Kratmo FM 35 / 40 .....	39	Simson S 50 B .....	75
Student .....	40	Simson S 50 N .....	76
Steppe .....	41	Simson S 50 B1 .....	77
HAZA .....	42	Simson S 50 B2 .....	80
MAW .....	43	Simson S 51 N .....	82
<b>Das HMW Motorfahrrad</b>		Simson S 51 B1-3 .....	83
HMW-Motorfahrrad .....	44	Simson S 51 B1-4 / S 51/1B .....	84
<b>IWL-Roller aus Ludwigsfelde</b>		Simson S 51 B2-4 / B2-4/1 / S 51/1C1 .....	85
IWL »Pitty« .....	46	Simson S 51 E / S 51/1E1 .....	86
IWL »Wiesel« .....	47	Simson S 51 E II / S 51/1E .....	87
IWL »Berlin« .....	48	Simson S 51 C / S 51/1C .....	88
IWL »Troll 1« .....	49	Simson S 70 C .....	89
<b>50er und 70er von Simson-Suhl</b>		Simson S 70 E / E II / S 70/1E .....	90
Simson SR 1 .....	50	Simson S 70 ES .....	91
Simson SR 2 .....	52	Simson SR 50 N / SR 50 B3 .....	92
Simson SR 2 E .....	53	Simson SR 50 B4 .....	93
Simson KR 50 .....	54	Simson SR 50 CE / SR 50 C .....	94
		Simson SR 50/1B .....	95
		Simson SR 50/1C / SR 50/1CE .....	96
		Simson SR 50 »Bunny« .....	97
		Simson SR 80 CE / SR 80/1CE .....	98
		<b>Die Simson-Zweiräder nach 1990</b>	
		Simson S 53 N .....	100
		Simson S 53 B / S 83 B .....	101

Simson S 53 C	102	Sperber 50	115
Simson S 53 E (S 53 OR) / S 83 E (S 83 OR)	103	Sperber 25 / 50 / 80 Beach Racer	116
Simson S 53 CX / S 83 CX	104	Shikra 125	117
Simson SD 50 LT / Albatros	106	Sperber 50 Sport	118
Simson SR 50/80 X / SR 50/80 Gamma / Star Classic	108	Shikra 125 Sport	119
Simson S 53 / S 83 alpha	109	Spatz 50 / 25	120
Simson S 53 / S 83 beta	110	Star 100	121
Star 25 / 50	111	Simson 125	122
Habicht 25 / 50 / 80	112	Simson 125 RS	123
Habicht 50 S (50 CX) / 80 S	113	Fighter 50	124
Habicht 50 / 80 Basic	114	Simson SC .025 / SC .050 / SC .080	126
		Simson TS .025 / TS .050 / TS .080	127

Der Titel dieses Typenkompasses kann in mehrfacher Hinsicht irritieren, weshalb einige Erklärungen vorangestellt werden müssen. Selbstverständlich wurde die DDR erst am 7. Oktober 1949 gegründet. Nach dem zweiten Weltkrieg, der bekanntlich am 8. Mai 1945 endete, war das Gebiet dieser späteren DDR weitestgehend die sowjetisch besetzte Zone. Und heute die Sowjetische Besatzungszone als eine Art DDR-Vorläufer zu bezeichnen, dürfte kein großer historischer Fehler sein. Also DDR-Motorräder seit 1945... Warum seit? Wenngleich sich einige Zeitgenossen die Mauer zurück und möglichst doppelt so hoch wünschen, war das Schicksal der DDR am 3. Oktober 1990 endgültig besiegelt. Allerdings liefen noch zu Beginn des Jahres 2003 bei Simson in Suhl motorisierte Zweiräder von den Hänge-

bändern, deren technische Konzeption zum Teil auf echte DDR-Zeiten zurückgeht. Nun mussten die Suhler zwar – wie es scheint – endgültig die Produktion einstellen, aber wer weiß... Totgesagte leben manchmal länger. Schließlich stimmt das mit den DDR-Motorrädern auch nur zur Hälfte, denn zum einen gelten die hier vorgestellten Fahrrad-Hilfsmotoren und Simson-Mopeds nicht eigentlich als Motorräder, wenngleich sie schon Motor-Räder im Sinne des Wortes sind. Zum anderen sind die IFA- und MZ-Maschinen aus Zschopau bereits im sehr guten Typenkompass »MZ Motorräder seit 1950« von Andy Schwietzer abgehandelt worden.

Horstdorf im Januar 2004  
Frank Rönicke



Während des Zweiten Weltkriegs kam die zivile Produktion von Motorrädern in Deutschland völlig zum Erliegen. Zu den wenigen Herstellern, die weiter Motorräder produzieren durften, wenn auch jetzt für die Wehrmacht, gehörte BMW in München, von wo aus man unter anderem ein 750-ccm-Gespann in den Krieg schickte. Dessen Montage verlegten die Münchener zu Kriegsbeginn, zusammen mit der gesamten Motorrad-Ersatzteilproduktion, in das BMW-Zweigwerk nach Eisenach; sie begründeten somit den Motorradbau in diesem Teil Thüringens und schließlich in der sowjetischen Besatzungszone, aus der am 7. Oktober 1949 die DDR entstand. Zunächst ausschließlich für den Markt in der Sowjetunion bestimmt, begann in Eisenach 1945 die erste Nachkriegs-Motorradfertigung auf deutschem Gebiet.

Auch in einem anderen thüringischen Ort war auf Befehl der sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) ein Motorrad zunächst konstruiert und schließlich in Produktion genommen worden. Das ehemalige Simson-Werk in Suhl ging 1947, wie übrigens auch BMW in Eisenach, in den Besitz der sowjetischen Aktiengesellschaft »Awtowelo« über. 1948 kam dann der überraschende Befehl zur Konstruktion eines Mittelklasse-Viertakt-Motorrades, das 1950 in Serie ging.

Inzwischen an die DDR übergeben, erhielt das Simson-Werk 1954 aus dem Maschinenbau-Ministerium den Auftrag zur Entwicklung und Produktion eines Mopeds. Im Mai 1955 begann dessen Fertigung, die ein paar Jahre später einen Jahresausstoß von 200 000 Einheiten erreichte und 1961 das Suhler Viertakt-Motorrad, zum Leidwesen tausender seiner Anhänger, aus dem Programm verdrängte.

Da war die Eisenacher EMW R 35/3 schon längst zu Grabe getragen worden und die nach sowjetischem Vorbild ausgerichtete

Politik hatte entschieden, motorisierte Zweiräder mit mehr als 50 ccm Hubraum, die nicht zur Gattung Motorroller gehörten, fortan nur noch in Zschopau zu bauen. Die eigenproduzierte, motorisierte Vielfalt auf zwei Rädern erreichte 1955 in der DDR ihren Höhepunkt, als auch noch die Industriewerke Ludwigsfelde (IWL) gemäß politischem Auftrag Motorroller mit Zschopauer Antriebstechnik zu fertigen begannen. In schneller Folge lösten verbesserte Modellreihen einander im Angebotskatalog ab, ehe die Produktion 1964 zugunsten einer LKW-Großserienfertigung (W 50) wieder beendet werden musste. Die durchaus weiter vorhandene Nachfrage nach hubraumgrößerem Motorrollern sollte nun allein mit Importen aus der CSSR abgedeckt werden.





Zur bunten Mischung motorisierter Zweiräder in der Pionierzeit des DDR-Kraftfahrzeugbaus trugen neben einigen Fahrrad-Hilfsmotoren auch verschiedene Privatinitiativen im Roller- und Motorradbau bei, die jedoch bestenfalls über Kleinserien nicht hinaus kamen. Nicht zuletzt, weil sie den Wirtschaftslenkern nicht in den Kram passten. Und die hatten – dem nun einmal eingeschlagenen politischen Weg entsprechend – nicht so unrecht: Kriegshinterlassenschaften und zentrale Planwirtschaft ließen nur eine Bündelung der Kräfte zu, um annähernd konkurrenzfähig (Export) und marktbedeckend (Inland) produzieren zu können. Inwieweit alle dieser Strategie folgenden Maßnahmen gerechtfertigt waren, bleibt dahingestellt. Zumindest fragwürdig

jedenfalls war etwa das Ende der Motorradfertigung in Eisenach zugunsten der »Großserienfertigung« des PKW »Wartburg« oder vor allem der Produktionsstopp des bis dahin besten Motorrades der DDR, der »Simson 425 S«.

Monotonie hielt nun Einzug und wurde 1970 mit der Gründung des Kombinates für Zweiradfahrzeuge, zum Ärger der Zschopauer mit Sitz in Suhl, zementiert. Einzylinder

Zweirad-Parkplatz vor dem MZ-Werk in Zschopau 1992: So wie hier kann man sich Hunderte Parkplätze auf dem Gebiet der ehemaligen DDR vorstellen. Es dominierten die Simson-Mokicks aus Suhl, lediglich aufgelockert von einigen MZ-Maschinen.



der-Zweitaktmotorräder mit maximal 250 ccm Hubraum aus dem Erzgebirge sowie Kleinkrafträder und Kleinroller bis höchstens 70 ccm und natürlich ebenfalls von Einzylinder-Zweitakttern angetrieben, aus Suhl, waren nun alles, was bis 1990 an serienmäßigen, motorisierten Zweirädern aus der DDR kam.

Dabei hatten die Hersteller wenigstens gelegentlich die Möglichkeit neue Modelle einzuführen und so dem totalen Frust, wie etwa im PKW-Bau, zu entgehen.

Nach der Wende änderte sich das Bild schlagartig. Dass die Motorradbauer nun, nach dem Fall der Mauer, mit wenig konkurrenzfähigem Material dastanden, war auch das Resultat der Tagung »Fortschritte im Motorradbau« in Zwickau im Sommer 1985. Denn was dort festgelegt wurde, hatte mit Fortschritt herzlich wenig zu tun: Beibehaltung der Einzylinder-Zweitakt-Technik und der Grundkonzeption der Fahrwerke. Lediglich kosmetische Retuschen »zur Verbesserung des ästhetischen Gesamteindrucks« waren fortan zugelassen. Damit blieben neue Konstruktionen in den Schubladen liegen und konnten erst nach der Wende und damit viel zu spät, realisiert werden.

Trotz alledem muss man heute würdigen, was Motorradbauer im Osten Deutschlands

unter unsäglich schwierigen Bedingungen nach dem Zweiten Weltkrieg wieder auf die Räder stellten. Es war echter Pioniergeist, der in den späten vierziger Jahren aus zuvor von den Sowjets völlig demontierten und zum Teil zerstörten Werksanlagen wieder Motorräder rollen ließ. Wo »Rucksackträger« fehlende Montageteile aus dem Westen »importierten«. Wo eine faktisch nicht vorhandene Zulieferindustrie erst aus dem Boden gestampft werden musste und wo ständig gen Westen abwanderndes Fachpersonal zu ersetzen war.

In den Folgejahren versuchten Konstrukteure und Ingenieure trotz wirtschaftlicher und politischer Hemmnisse bestmögliche Resultate zu erzielen. Viele von ihnen resignierten Mitte der siebziger Jahre, als längst alles begonnen hatte, »seinen sozialistischen Gang« zu gehen.

Die DDR war ein Land des Improvisierens und Selbstbauens in vielerlei Hinsicht. Gerade in den 50er Jahren entstanden zahlreiche Eigenbau-Mopeds, -Roller und -Motorräder in Einzelstücken oder Kleinstserien. In diesem Typenkompass sollen die Fahrzeuge vorgestellt werden, die in mindestens 15 Exemplaren gebaut wurden. Die Renn-AWOs, die im Frühjahr 1953 in Suhl gebaut wurden, sind hier also das kleinste Maß aller Dinge.

## **AWO- und Simson-Viertaktmotorräder**

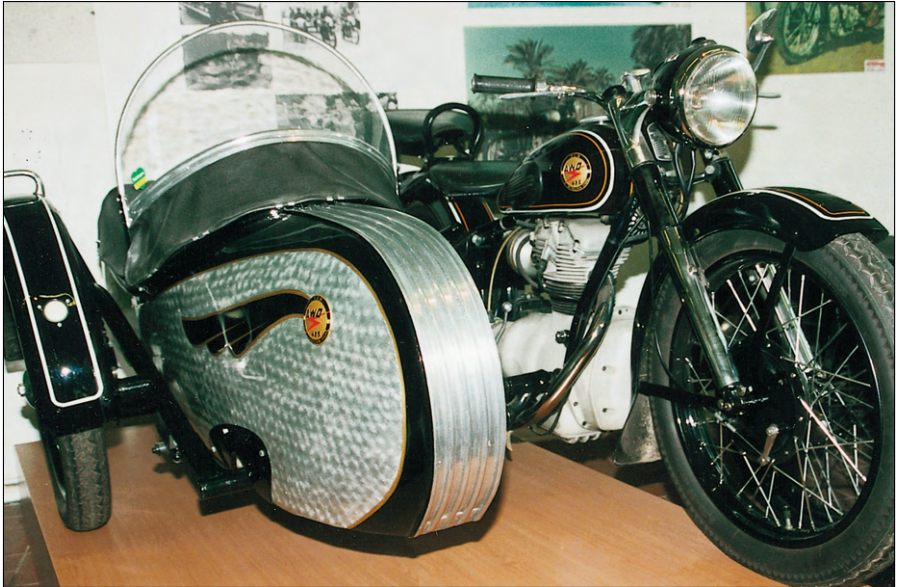
Am 1. Juli 1945 zogen sich die Amerikaner, die in Thüringen eingewandert waren, hinter die Werra zurück und hinterließen der Sowjetischen Militär-Administration in Deutschland (SMAD) unter anderem das Gustloff-Werk, ehemals Simson, in Suhl. Das bedeutende Waffen- und (frühere) Automobilwerk hatte bis in die ersten Kriegstage hinein unter anderem Motorfahräder produziert. Als wichtigem Rüstungsproduzenten im Dritten Reich ging es diesem Werk wie vielen anderen im Osten Deutschlands zu dieser Zeit auch: Ab April wurde mit der völligen Demontage des Maschinenparks begonnen und die meisten Gebäude anschließend dem Erdboden gleich gemacht. Alles, was nicht niet- und nagelfest war, fuhr per Bahn in die UdSSR.

Reste des Betriebes, in denen trotz allem bald wieder Jagdwaffen, Fahrräder und Kinderwagen, selbstverständlich als Reparationsleistung ausschließlich für den Sow-

jetmarkt bestimmt, gefertigt wurden, gliederten die neuen Machthaber am 5. März 1947 in die »SAG (Sowjetische Aktiengesellschaft) AWTOWELO Moskau, Zweigstelle Weimar« ein. Mit der bald gebräuchlichen Bezeichnung »SAG, Werk Simson« oder »AWTOWELO, Werk Simson« kehrte der traditionsreiche Name nach Suhl zurück. Ende 1947 versuchten deutsche Führungskräfte des Werks die Besatzer vom Bau eines 125 ccm-Motorrades, zu dem es bereits einen Rohentwurf gab, zu überzeugen. Allein, die Russen ließen eine Wiederaufnahme der Motorrad-(Motor-Fahrrad-) Produktion (noch) nicht zu.

Ein Jahr später, im Dezember 1948 (das Werk hieß inzwischen offiziell »Suhler Fahrradfabrik der Sowjetischen Staatlichen AG Awtowelo), ordneten dann überraschen-

Sehr viele Motorräder der DDR sind im Fahrzeugmuseum in Suhl ausgestellt. Darunter viele Simson-Zweiräder, wie diese AWO 425 mit Stoye-Seitenwagen.



derweise die Sowjets ihrerseits an, ein Mittelklasse-Motorrad zu entwickeln. Die Vorgaben an die deutschen Konstrukteure (250 ccm, 12 PS, Einzylinder-Viertakt-OHV-Motor, Viergang-Blockgetriebe, Kardanantrieb sowie geschlossene Teleskopfederung vorn und hinten) erinnerten stark an die fast gleichzeitig in München in Entwicklung befindliche BMW R 25. Und das kam nicht ganz von ungefähr; gehörte doch auch das BMW-Werk in Eisenach zur Awtowelo-Gruppe und die alten Verbindungen waren noch nicht ganz abgerissen.

Der Motor geriet dann aber doch recht eigenwillig, äußerlich deutlich am geteilten Zylinderkopf, in dem die Ventile V-förmig, hängend angeordnet waren, erkennbar. Alles in allem eine reife Leistung, die da unter Leitung der Ingenieure Helmut Pilz und Ewald Döhn vollbracht wurde. Und das galt sowohl für die Konstruktion, als auch für die Umsetzung in die Produktion. Schon im Juli 1949 konnten die ersten drei Versuchsmuster vorgestellt werden; ein Jahr später standen 25 fertige Maschinen auf dem inzwischen wieder gewachsenen Werksgelände. Am 21. Dezember 1950 lief bereits die 1000. »AWO 425« (Awtowelo, 4-Takt, 250 ccm) vom Montageband – und via Eisenbahn in das Reich Stalins. Ab 1951 tauchte das Motorrad, vorerst nur an staatliche Behörden ausgeliefert, dann auch auf den Straßen der DDR auf.

Ständig weiterentwickelt war die AWO 425, die auch später als »Simson 425« oder »Simson 425 S« (Sport) immer schlicht die »AWO« blieb, zweifellos das beste und schönste Motorrad der DDR. Die staatliche Weisung von 1961, die Produktion des Viertakters einzustellen, war eine Tragödie und eines der schwärzesten Kapitel der DDR-Kraftfahrzeuggeschichte. Bis Januar 1962, dem letzten Produktionsmonat, verließen etwa 209 000 »AWOs« das Suhler Simson-Werk.

## BMW / EMW

1928 kauften die Bayerischen Motorenwerke (BMW), bis dato Hersteller von Motorrädern und Flugzeugmotoren (blauer Propeller im Firmensignet), die Fahrzeugwerke Eisenach, um im lukrativen Automobilbau Fuß zu fassen. Die schon 1886 gegründete Eisenacher Fabrik hatte sich längst mit Automobilen der Marken »Wartburg« und »Dixi« einen Namen gemacht. Sogar ein Motorfahrrad hatte eine Zeit lang im Verkaufsprogramm gestanden. Insbesondere der Erfolg des in Lizenz gebauten britischen Austin Seven lockte die Bayern an, die ab 1933 selbst entwickelte 6-Zylinder-Wagen in Eisenach bauen ließen. Dieses vielversprechende und erfolgreiche Konzept fand mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges sein jähes Ende. Dagegen kam die Motorradproduktion bei BMW nicht ganz zum Erliegen; so baute man neben allerlei Kriegsgerät ab 1942, nun in Eisenach, die schwere R 75 für die Wehrmacht. Mit Beginn der alliierten Bombenangriffe auf Deutschland hatte man deren Produktion zusammen mit den Fertigungseinrichtungen der R 35 und den Motorrad-Ersatzteillagern ins Thüringische verlegt.

Die Bomben verschonten Eisenach allerdings nicht. Mehr als die Hälfte der Werksanlagen lag in Trümmern, als die Amerikaner im Frühjahr 1945 in die Stadt am Fuße der Wartburg einzogen. Wie unter Deutschlands Kriegsgegnern schon lange zuvor festgelegt, mussten sie jedoch das Terrain für die Sowjetarmee wieder räumen, die am 3. Juli 1945 die Verwaltung der Region übernahm.

Anders als in den meisten ehemaligen Kraftfahrzeugfabriken auf dem Territorium der Sowjetischen Besatzungszone, blieb das Eisenacher Werk von Demontagen und weiteren Zerstörungen verschont. Und als erster Hersteller durfte BMW in Eisenach sogar schon sehr bald nach Kriegsende wieder Motorräder bauen. Die Montage der