

Inhalt

Impressum, Über den Autor	4	MZ ES 300 (1963–1965)	38
		<i>Fahreigenschaften wie ein Viertakter</i>	
Einleitung	8	MZ ES 250/2 (1967–1973)	40
<i>Jugendweihe, Geld gespart, Moped gekauft!</i>		„Trophy“ nach Sieg bei den Six Days	
		MZ ES 125/1 (1969–1978)	41
		<i>Erfolgreich im Schatten der großen Schwester</i>	
Werkgeschichte		MZ ETS 250 (1969–1973)	42
BMW/EMW in Eisenach	10	<i>Damals sportlich, heute selten und teuer</i>	
<i>Die BMWs aus Ostdeutschland</i>		NZ ETS 150 (1969–1973)	44
		<i>Komplizierter Lenkerwechsel</i>	
BMW R 35 (1945–1951)	14	MZ ETS 125 (1969–1973)	45
<i>Rettung für das Eisenacher BMW-Werk</i>		<i>Kleiner Marktanteil</i>	
EMW R 35/2 (1951–1952)	15	MZ TS 250 (1973–1976)	46
<i>Rechtsstreit um den Fahrzeugnamen</i>		<i>Reduziertes Schmierungsverhältnis</i>	
EMW R 35/3 (1952–1955)	16	MZ TS 150 (1973–1985)	48
<i>Das letzte Motorrad aus Eisenach</i>		<i>Der feine, aber wesentliche Unterschied</i>	
		MZ TS 125 (1973–1985)	50
		<i>Langes Leben</i>	
Motorradwerk Zschopau (MZ)	18	MZ TS 250/1 (1976–1981)	51
<i>Totgesagte leben länger</i>		<i>Deutlich modifiziert</i>	
IFA DKW RT 125 (1950)	22	MZ ETZ 250 (1980–1989)	52
„Ur“-MZ mit Vorkriegs-Nimbus		<i>Parade-Bike aus Zschopau</i>	
MZ RT 125/3 (1959)	23	MZ ETZ 250 Exportversion (1980–1989)	54
<i>Noch heute beliebt: Früher Erfolgsschlager</i>		<i>Geheimtipp im Westen</i>	
MZ BK 350 (1952–1958)	24	MZ ETZ 250 VP (1981–1989)	56
<i>Der zweitaktende Boxer</i>			
MZ ES 250 (1956–1962)	26		
<i>Konkurrenz für die Viertakter des Ostens</i>			
MZ ES 175 (1957–1967)	28		
<i>Die vernünftige Alternative</i>			
MZ ES 150 (1962–1969)	30		
<i>An der Grenze des Führerscheins</i>			
MZ ES 125 (1962–1969)	32		
<i>Unkompliziertes Opfer des Führerscheins</i>			
MZ ES 150/1 (1969–1978)	33		
<i>Fahrleistungen der nächsthöheren Klasse</i>			
MZ ES 250/1 (1962–1967)	34		
<i>Alternative zur BK 350 und ES 300?</i>			
MZ ES 175/1 (1962–1967)	36		
<i>Auf Kundenwunsch weitergebaut</i>			
MZ ES 175/2 (1967–1972)	37		
<i>Intelligent und vernünftig</i>			

Inhalt

MZ ETZ 250 A (1981–1989)	58	Simson Schwalbe KR 51/1 (1968–1980)	95
<i>Kombi-Motorrad für die NVA</i>		<i>Simson Schwalbe KR 51/1 F (1968–1980)</i>	96
MZ ETZ 150 (1985–1991)	60	Simson Schwalbe KR 51/1 S (1971–1980)	97
<i>Der Traum der Jugendlichen</i>		<i>Gewöhnungsbedürftige Automatik</i>	
MZ ETZ 125 (1985–1991)	61	Simson Schwalbe KR 51/2 (1979–1986)	98
<i>Freude am Schalten, Freude an Kurven</i>		<i>Wartfähig bis zur Zündkerze</i>	
MZ ETZ 251 (1989–1991)	62	Simson Spatz SR 4-1 (1964–1970)	99
<i>Verpatzter Saisonstart, dann kam die Wende</i>		<i>Als Nebenprodukt das Rennen gemacht</i>	
MZ/MuZ ETZ 301 (1990–1994)	64	Simson Star SR 4-2, SR 4-2/1 (1964–1975)	100
<i>Genial, aber zu spät und am falschen Ort</i>		<i>Beziehungsfördernde Sitzbanklänge</i>	
MZ 500 R (1991–1993)	66	Sperber SR 4-3 (1966–1972)	102
<i>Die richtige Entwicklung, aber zur falschen Zeit</i>		<i>Sonderfall zwischen Moped und Motorrad</i>	
MuZ 500 Polizei (1992–1994)	67	Habicht SR 4-4 (1971–1975)	104
<i>Motorrad im Wandel der Zeit</i>		<i>Übergangsmodell zur Mokick-Generation</i>	
MuZ 500 Silver Star (1993–1997)	68	Simson GS 50 (1962–1965)	106
<i>Klassisches Aussehen im britischen Stil</i>		<i>Angeblich verkauft</i>	
MuZ Skorpion (1994–2002)	69	Simson GS 75/1 (1966–1979)	107
<i>Abgestellter Hoffnungsträger</i>		<i>Bewusst seriennah für die ADMV-Clubs</i>	
MuZ Mastiff (1997–2006)	70	Mofa SL 1 (1970–1971)	108
<i>Perfektion made in Germany</i>		<i>Das Experiment mit der Marktwirtschaft</i>	
MuZ/MZ RT 125 SX (2001–2006)	71	Mofa SL 1S (1971–1972)	109
<i>Der Weg in die Zukunft?</i>		<i>Zerschlagene Hoffnungen</i>	
MZ 1000 S (2004–2008)	72	Simson S 50 (1975–1980)	110
<i>Ein großer Wurf oder der Genickbruch?</i>		<i>Anstelle eines 100-cm³-Motorrades</i>	
Werkgeschichte Suhl	76	Simson S 51 N (1980–1987)	111
<i>Fehlentscheidung über die „AWO“</i>		<i>Mokick der Arbeiterklasse</i>	
AWO 425 (1949–1955)	80	S 51 B1-3 (1980–1988)	112
<i>Revolutionäre Konstruktionsmerkmale</i>		<i>„B“ wie „Besser“</i>	
AWO 425 RS (1952–1953)	82	S 51 B1-4 (1980–1990)	113
<i>In aller Stille entwickelt</i>			
Simson 425 T (1955–1960)	84		
<i>Stetig verbessert</i>			
Simson „AWO“ 425 S (1955–1962)	86		
<i>Der Konkurrenz voraus</i>			
Simson GS 425 (1957–1959)	88		
<i>50. Geburtstag einer legendären Rarität</i>			
Simson Eskorte (1957)	89		
<i>Repräsentativer Einsatz</i>			
SR 1 (1955–1957)	90		
<i>Koproduktion von Simson und Rheinmetall</i>			
SR 2/SR 2E (1957–1964)	92		
<i>Nostalgische Erinnerungen bei Oldtimertreffen</i>			
Simson KR 50 (1958–1964)	94		
<i>Vorgänger der Schwalbe-Familie</i>			

	Simson Habicht 50 (1996–2001)	130
	<i>Ein neuer Anlauf</i>	
	Simson Sperber 50 (1997–2000)	131
	<i>Das Fahrwerk der S 52</i>	
	Simson Shikra 125 (1998–2000)	132
	Simson Spatz 50 (1999–2002)	133
	<i>Vielseitiges Funbike mit Designpreis</i>	
	Simson 125 (2001–2002)	134
	<i>Ein letzter Versuch</i>	
	Simson Duo (1972–1991)	136
	<i>Mobilität für Gehbehinderte</i>	
	Werkgeschichte IWL	138
	<i>Ungefragt zum Roller-Bau</i>	
Simson S 51 B2-4 (1980–1990)	114	
<i>Feine Technik für das Spitzenmodell</i>		
Simson S 51 E (1982–1990)	115	
<i>Enduro ohne Unterzüge?</i>		
Simson S 51 E (1982–1990)	116	
<i>Die einzige Behörden-Enduro</i>		
Simson S 70 C (1983–1988)	117	
<i>Im Osten ein richtiges Motorrad</i>		
Simson S 70 E (1983–1990)	118	
<i>Ehrgeiziges Spitzenmodell der Planwirtschaft</i>		
Simson SR 50 (1986–1989)	119	
<i>Unauffällig und zuverlässig</i>		
Simson SR 50 CE (1986)	120	
<i>Exportmodelle halten Abgasgrenzwerte ein</i>		
Simson S 51 E II (1987–1990)	121	
<i>Gesteigerte Eleganz</i>		
Simson S 53 (1990–1994)	122	
<i>Späte Ablösung</i>		
Simson S 53 CX (1990–1994)	123	
<i>Ergebnis des verhinderten Fortschritts</i>		
Simson S 53/S 83 (1991–1994)	124	
<i>Duale Motorversionen bei gleichem Aussehen</i>		
Simson SD 50 LT (1992–2002)	125	
<i>Dreirad für den Kurzstreckentransport</i>		
Simson Sperber 50 Beach Racer (1993–2002)	126	
<i>Programmierte Entwicklung</i>		
Simson SR 50/1 Gamma (1993–1997)	127	
<i>Wiederbelebter Vor-Wende-Roller</i>		
Simson SR 80/1 XCE (1993–1997)	128	
<i>Identitätsstiftende Weiterentwicklung</i>		
Simson Star 100 (1995–2000)	129	
<i>Paradigmenwechsel beim Motor</i>		
	IWL Pitty (1955–1956)	142
	<i>Mächtiges Blech</i>	
	SR 56 Wiesel (1956–1959)	143
	<i>Im Visier des „Deutschen Straßenverkehrs“</i>	
	IWL SR 59 Berlin (1959–1962)	144
	<i>Untertriebenes Einsatzspektrum</i>	
	IWL TR Troll 1 (1963–1964)	145
	<i>Produktionsende zugunsten der Lkws?</i>	
	Hilfsmotoren für die Fahrräder	146
	Fahrradhilfsmotor Steppke (1954–1956)	147
	<i>Einfaches Prinzip, nur leider zu spät</i>	
	MAW-Fahrrad mit Hilfsmotor (1955–1961)	148
	<i>Der verpasste Bedarf</i>	
	HMW-Motorfahrrad (1950–1952)	149
	<i>Mofa mit 60 km/h Spitzengeschwindigkeit</i>	
	Stoye-Seitenwagen SM (1949)	150
	AWO mit Seitenwagen Elastic (1954)	152
	MZ ES 250 mit Super Elastic-Seitenwagen (1962)	153
	Anhang	154
	Quellenverzeichnis	154
	Bildnachweis	155
	Epilog	156
	<i>Zur Freundschaft durchs Moped</i>	
	Dank	158