

Inhalt

Impressum, Über den Autor	4	MZ ES 300 (1963–1965)	38
Fahreigenschaften wie ein Viertakter			
Einleitung	8	MZ ES 250/2 (1967–1973)	40
„Trophy“ nach Sieg bei den Six Days			
Jugendweihe, Geld gespart, Moped gekauft!			
Erfolgreich im Schatten der großen Schwester			
Werkgeschichte		MZ ES 125/1 (1969–1978)	41
BMW/EMW in Eisenach	10	Damals sportlich, heute selten und teuer	42
Komplizierter Lenkerwechsel			
Die BMWs aus Ostdeutschland			
BMW R 35 (1945–1951)	14	MZ ETS 125 (1969–1973)	44
Kleiner Marktanteil			
Rettung für das Eisenacher BMW-Werk			
EMW R 35/2 (1951–1952)	15	MZ TS 250 (1973–1976)	45
Reduziertes Schmierungsverhältnis			
Rechtsstreit um den Fahrzeugnamen			
EMW R 35/3 (1952–1955)	16	MZ TS 150 (1973–1985)	46
Der feine, aber wesentliche Unterschied			
Das letzte Motorrad aus Eisenach			
Langes Leben			
Motorradwerk Zschopau (MZ)	18	MZ TS 125 (1973–1985)	48
Deutlich modifiziert			
Totgesagte leben länger			
IFA DKW RT 125 (1950)	22	MZ ETZ 250 (1980–1989)	50
Parade-Bike aus Zschopau			
„Ur“-MZ mit Vorkriegs-Nimbus			
MZ RT 125/3 (1959)	23	MZ ETZ 250 Exportversion (1980–1989)	52
Geheimtipp im Westen			
Noch heute beliebt: Früher Erfolgsschlager			
MZ BK 350 (1952–1958)	24	MZ ETZ 250 VP (1981–1989)	54
Der zweitaktende Boxer			
MZ ES 250 (1956–1962)	26	Langes Leben	
Konkurrenz für die Viertakter des Ostens			
MZ ES 175 (1957–1967)	28	MZ TS 250/1 (1976–1981)	56
Deutlich modifiziert			
Die vernünftige Alternative			
MZ ES 150 (1962–1969)	30	Totgesagte leben länger	
An der Grenze des Führerscheinrechts			
MZ ES 125 (1962–1969)	32	MZ ETZ 250 (1980–1989)	58
Unkompliziertes Opfer des Führerscheinrechts			
MZ ES 150/1 (1969–1978)	33	MZ ETZ 250 Exportversion (1980–1989)	60
Fahrleistungen der nächsthöheren Klasse			
MZ ES 250/1 (1962–1967)	34	MZ ETZ 250 VP (1981–1989)	62
Alternative zur BK 350 und ES 300?			
MZ ES 175/1 (1962–1967)	36	Parade-Bike aus Zschopau	
Auf Kundenwunsch weitergebaut			
MZ ES 175/2 (1967–1972)	37	Geheimtipp im Westen	
Intelligent und vernünftig			

Inhalt

MZ ETZ 250 A (1981–1989)	58	Simson Schwalbe KR 51/1 (1968–1980)	95
<i>Kombi-Motorrad für die NVA</i>		Simson Schwalbe KR 51/1 F (1968–1980)	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>Watfähig 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	
<i>Ungefragt zum Roller-Bau</i>	138
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	
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
<i>MZ ES 250 mit Super Elastic-Seitenwagen (1962)</i>	153
Anhang	
Quellenverzeichnis	154
Bildnachweis	155
Epilog	156
<i>Zur Freundschaft durchs Moped</i>	
Dank	158