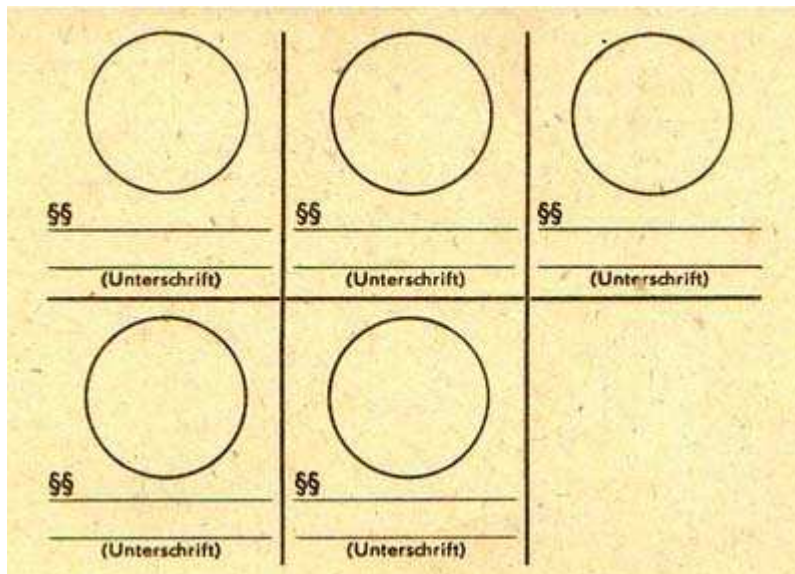


Führerschein und Zweiradkraftfahrzeuge mit denen ich in der DDR fuhr

Meinen ersten Führerschein erhielt ich am 01.04.1975, es war der Mopedberechtigungsschein der Klasse M. Die Fahrschule erwarb ich nach einer langwierigen Anmeldeprozedur/Wartezeit in einem Zeitraum, wo meine Mitschülerinnen und Mitschüler ihre Tanzschule absolvierten. Den Erwerb des Mopedführerscheins hielt ich in jungen Jahren damals für dringender.



Zum diesem Berechtigungsschein (hier nach der Erweiterung am 09.03.1984 auf das Führen von PKW der Klasse B) gab es noch einen Führerschein, den ich später leider verlor und mir durch einen neuen EU-Führerschein ersetzen lassen musste.



Hier die Rückseite des Berechtigungsscheins (sogenannte Stempelkarte), die bei mir nie einen Stempel sah. Dafür wurde mir der Führerschein aber wegen einem schwerwiegenden Mopedunfall 1984 für die Dauer von 3 Monaten sofort (ohne zu stempeln) entzogen und nach erneuter theoretischer Prüfung wiedererteilt.



den Mopedführerschein machte ich damals auf einem Star (SR 4-2)



fleißig geübt hatte ich vorher auch auf dem SR 2 meines Onkels, Hans Bause



auch auf dem Wiesel (SR 56 mit 125 ccm Hubraum und 3 Gängen)
unseres Vaters durfte ich gelegentlich probieren



hier die Ausführung des Motorrollers mit 125 ccm Hubraum und 4 Gängen
- ein sogenannter Berliner (SR 59) -



Bis ich ein erstes eigenes Moped hatte, durfte ich nach dem Erwerb des Mopedführerscheins gelegentlich mit der KR 50 meines Onkels, Bernd Kirchgässner, sowie dem S 50 meines Bruders (Foto siehe unten) fahren, dass er meinem ehemaligen Schulfreund abkaufte. Beim ersten Fahrzeugwerb meines Bruders war ich zinsloser Kreditgeber und somit durfte ich gelegentlich damit fahren.



Mein Bruder kaufte das mit einem runter gezogenen Lenker aufgepeppt Moped mit dem ursprünglich bauchigen Tank des S 50, einem Motorradrückspiegel und einem abgeschnittenem vorderen Schutzblech. Damit erhielt es Motorradcharakteristik.

Simson Mokick der Baureihe S 50

Das aus der der Weiterentwicklung der SR 4 Reihe (Star) entstandene Mokick S 50 wurde von 1975 bis 1980 gebaut. Das Simson Mokick S 50 gliedert sich in vier verschiedene Modelle S 50 N (ohne Blinker), S 50 B, S 50 B 1 und S 50 B 2. Insgesamt wurden 562.100 S 50 gebaut. In der ehemaligen DDR durfte man das S 50 trotz seiner angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h mit der Führerscheinklasse M fahren.

Das robuste fahrtwindgekühlte 2,65 KW-Triebwerk (Zweitaktmotor mit 50 cm³ Hubraum) mit fußgeschaltetem 3-Ganggetriebe des Mokick S 50 B ermöglichte auch bei Sozusbetrieb eine Höchstgeschwindigkeit von stabilen 60 km/h und war damit kein Verkehrshindernis im Stadtverkehr. [Mein lindgrünes S 50 B 2 \(siehe farblich andere Modelle](#) ab Seite 7), dass ich 1978 kaufte, erreichte sogar eine Spitzengeschwindigkeit von 70 km/h. Das hervorragende Fahrwerk mit der Telegabel mit 130 mm Federweg und der hydraulisch gedämpften Hinterradfederung mit 85 mm Federweg erfüllte die verwöhntesten Anforderungen an ein Mokick. Das Fahrzeug wurde damals nach den neuesten technischen Erkenntnissen konzipiert und kostete im Handel EVP 1.590,00 DDR-Mark. Da meine Tante, Christine Koch, in der Konsumverwaltung tätig war, wo wir auch Mitglied waren, bekam ich mein Mokick ohne lange Wartezeit.



Der Clou des S 50 B 2 war die völlig wartungsfreie elektronische Hochspannungskondensatorzündung (MHKZ) mit gleichzeitig extrem hoher Zündkerzenstandfestigkeit. Die Lichtleistung von 35/35 W war bis dahin nur größeren Motorrädern vorbehalten. Ansonsten entsprach die umfangreiche elektronische Ausstattung mit 21 W-Bremslicht, 4 x 21 W Blinklicht, Rücklicht 5 W, Lichthupe, Standlicht, Batterie 6 V 12 Ah mit Ladeanlage und Gleichstromsignalhorn der des bewährten S 50 B 1. Das S 50 B ohne Elektronikzündung und mit einer Lichtleistung von 15/15 W, das bereits 1975 in Serie ging, kostete 1.510,00 EVP DDR-Mark.

Alle S 50-Modelle fuhren mit einem Kraftstoffgemisch 1:50 und waren mit einem Kraftstoffverbrauch von 2,1 l/100 km angegeben. Die Leermasse des Mokicks betrug 78,5 kg. Das aus der der Weiterentwicklung des S 50 entstandene S 51 wurde von 1980 bis 1989 gebaut. Es gab nun einen überarbeiteten Viergangmotor. Auch vom S 51 gab es 4 Modelle S 51 N (ohne Blinker), S 51 B, [S 51 E \(Enduro\)](#) und das S 51C (Comfort) /S 51 C 1. Es wurden auch Simsonleichtkrafträder mit gleichen Fahrwerk mit 70 und 80 cm³ und entsprechender Motorleistung gebaut.

Interessante Links: [Interessantes zu Zweiradkraftfahrzeugen aus den Simsonwerken](#)

[Simsonkräder und MZ-Motorräder](#)

[ein lindgrünes S 51 mit 4-Ganggetriebe](#)



Das erste Moped, das mein Schulfreund, Uwe Schmidt, fuhr war ein SR 1 (rechts) – links ein SR 2, so, wie ich ihn von meinem Onkel, Hans Bause, fahren durfte.



Gelegentlich durfte ich auch bei meinem Schulfreund, Jörg-Dieter Sommer, auf der Jawa mit 350 ccm Hubraum mitfahren. Er fuhr so durch Kurven, dass die Hose auf der Fahrbahn schliff. Auch mein Bruder fuhr später mit einer solchen Jawa



Mein erstes eigenes Moped war ein S 50 B 2 mit 50 ccm Hubraum („50“) mit Blinkanlage („B“) und Elektronikzündung („2“). Das „S“ stand für die Herstellerfirma Simson. Es kostete 1.590,00 DDR-Mark. Ich bekam es durch Beziehungen ohne lange Wartezeit, da meine Tante, Christine Koch, in der Konsumverwaltung tätig war. Sie besorgte uns später auch eine Badewanne sowie Möbel für unsere erste eigene Wohnung in der Ülleber Str. 30 in Gotha.



[zurück](#)

Mein Moped hatte die Farbe „Lindgrün“, wie dieses S 51 B.



unkelgrün , wie das nachfolgende S 51, war mein Moped nach einem schweren Verkehrsunfall, in dessen Folge mir der Führerschein für 3 Monate entzogen wurde.



[zurück](#)

Das S 51 gab es auch als geländegängige Motocrossmaschine (Enduro), wie es beispielsweise mein ehemaliger Kollege, Uwe Stange, fuhr.



hier eine Motocrossmaschine (S 53 Gross), mit dem Simson nach der Wende vergeblich versuchte am Markt zu bleiben

[zurück](#)