

Aufschwung-Ost

Kleine Brötchen

Die Treuhand hatte die Suhler Fahrzeugbauer abgeschrieben. Trotzdem wurde der Simson-Roller ein Erfolg – vor allem im Westen.

Matt und schon ein bißchen angestaubt steht der bronzene Lenin-Kopf auf dem Spind im Aufenthaltsraum. „Irgendwo mußten wir ja hin mit ihm“, sagt Walter Richter, 55.

Der Vorarbeiter der Suhler Fahrzeugwerk GmbH ist einer von 185 Beschäftigten, die von den einst 3500 des VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerks Ernst Thälmann Suhl geblieben sind. Für

Erstmals erwirtschaftete das Unternehmen sogar einen Gewinn – ganze 200 000 Mark.

Das ist nichts im Vergleich zu DDR-Zeiten, als in Suhl jedes Jahr 200 000 Mopeds auf Sonderzügen das Werk verließen. Das ist viel im Vergleich zum notleidenden Motorradwerk Zschopau.

Dessen MZ-Maschinen, bis zur Wende als „Honecker-Harleys“ verspottet und im Westen aus dem Neckermann-Katalog bekannt, werden heute nur noch in der Türkei gefertigt – unter dem Namen Kanuni.

Der ehemalige Siemens-Nixdorf-Manager Peter-Karel Korous, 40, hatte MZ 1992 von der Treuhand übernommen und in „MuZ“ umgetauft, von der sozialistischen Nostalgie-Technik wollte er nichts mehr wissen. Korous schmiedete große Pläne, er glaubte mit zugekauften Yamaha-Motoren und viel Werbewirbel der Nobel-Marke BMW und den teuren Japanern Konkurrenz machen zu können.

Das ging gründlich schief. Am 12. Juli mußte Korous die Gesamtvollstreckung beantragen, die ostdeutsche Variante des

der Wende keine direkten Zuschüsse. Und Kreditbürgschaften der öffentlichen Hand gab es nur in Höhe von 15 Millionen Mark. Mitgeschäftsführer Jochen Hagner, 37, sieht das positiv. „Die Mittelknappheit hat uns geschult“, sagt er. „Wir mußten uns auf das besinnen, was wir konnten und hatten.“

Für 8,2 Millionen Mark kauften die neuen Chefs von der Treuhand alte Maschinen, zum Beispiel Gewehrlaufbohrer, mit denen während des Zweiten Weltkriegs Maschinengewehre produziert wurden. Damit bohren die Thüringer noch heute die Löcher in die Antriebswellen ihrer Motoren.

Solche Militärtechnik hat in Suhl Tradition, seit Moses Simson 1854 einen Stahlhammerbetrieb kaufte und begann, Waffen herzustellen. Vor 100 Jahren baute Simson sein erstes Fahrrad, und bereits 1923 warb er mit Vierventiltechnik und Zwei-Liter-Hubraum für seinen legendären Supra Sportwagen.

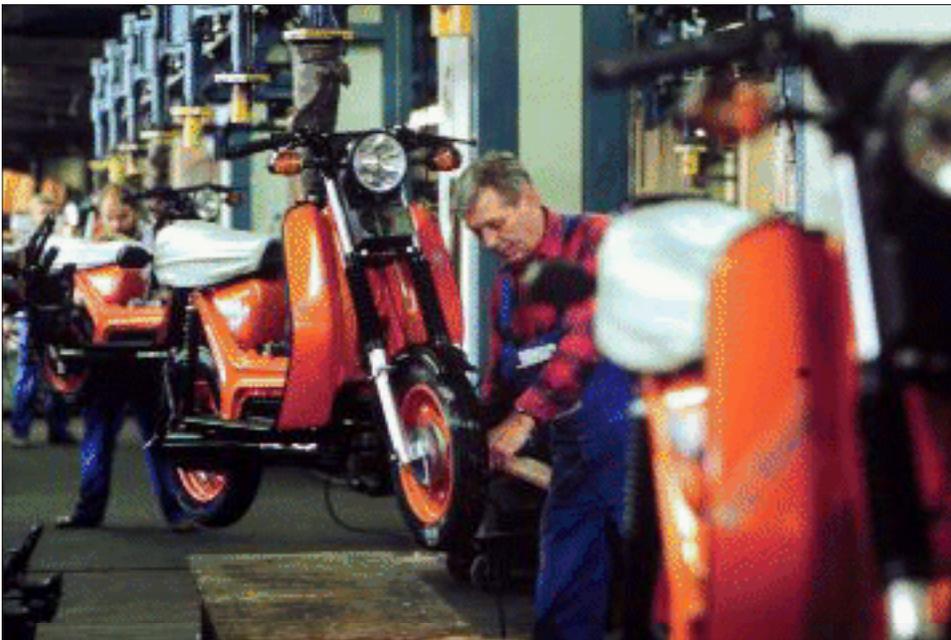
Die jüdische Unternehmerfamilie Simson emigrierte 1936 in die USA. Das Fahrzeugwerk wurde zum Rüstungsbetrieb, bis die deutsch-sowjetische Aktiengesellschaft Awtowelo die Fabrik übernahm und 1950 das erste und einzige Viertakt-Motorrad der DDR produzierte – die AWO 425, die bis 1961 unter dem Namen Simson 425 weitergebaut wurde.

Die innovativen Suhler scheiterten immer wieder an der Planwirtschaft, oder sie wurden, mit Verweis auf das Zschopauer Motorradwerk, gebremst. Zehn Prototypen, die nie gebaut werden durften, stehen heute im Suhler Zweiradmuseum, unter anderem ein Automatikroller aus dem Jahre 1970.

Erst seit Mai dieses Jahres ist neben dem klassischen Schaltgetriebe-Roller auch der Star-Automatik-Roller von Simson zu haben – eine Neuentwicklung mit Katalysator und italienischem Motor. Inzwischen gibt es ihn schon in der zweiten Generation, die weitaus besser beschleunigt. „Unsere Kunden erwarten eben, daß eine Simson schneller ist als andere Motorroller“, erklärt Hagner stolz: „Das war schon immer so.“

Und in der Tat: Laut Einigungsvertrag dürfen die 50-Kubikzentimeter-Flitzer, die von Simson bis zum 28. Februar 1992 gebaut wurden, schneller fahren als eigentlich erlaubt – nämlich entsprechend der alten DDR-Regelung 60 Stundenkilometer. Ansonsten gilt in Deutschland Tempo 50.

Auch deshalb wurde der alte Simson-Roller zum Kultobjekt, bekannt unter dem Modellnamen Schwalbe. „Sie darf schneller fahren als neue Mopeds, sie sieht nostalgischer aus und ist einfacher zu reparieren“, schwärmt Klemens Holtwick, 36, Vorsitzender des Schwalbenklubs Stadtlohn. Bundesweit gibt es mittlerweile 30 solcher Klubs – aber nur zwei davon im Osten. □



Star-Roller-Produktion in Suhl: „Schneller als andere“

nostalgische Verklärung hat Richter keine Zeit. Denn allen düsteren Prognosen der Treuhand zum Trotz: Die Motorradmarke Simson hat überlebt.

Vier Angestellte aus der zweiten und dritten Leitungsebene des VEB nutzten ihre Chance. Im Rahmen eines sogenannten Management-Buyout übernahmen sie die Firma und plazierten Simson-Kleinkrafträder mit leicht aufgefrischter Ost-Technik erfolgreich auf dem Moped- und Rollermarkt des vereinten Deutschlands.

Das Suhler Werk verkaufte im vergangenen Jahr 10 000 Mofas, Mokicks, Roller und Dreiräder und erzielte damit einen Umsatz von 35 Millionen Mark.

Konkurses. Der Sequester verkaufte die Firma inzwischen an den malaysischen Mischkonzern Hong Leong Industries Berhad.

Die Suhler machten es anders – und besser: Sie bauten die altbekannten Kleinkrafträder aus DDR-Zeiten auch nach der Wende weiter. Eine überarbeitete Motorengeneration stellten sie erst in diesem Herbst vor. „Wir backen eben lieber kleine Brötchen und nutzen die Erfahrung aus der Vergangenheit“, sagt der kaufmännische Geschäftsführer Volker Schmuck, 52.

Im Gegensatz zur Zschopauer Konkurrenz bekamen die Simson-Manager nach