

Sachsens wilde Schwalben

33 Jahre nach der Wende ist die „Vespa des Ostens“ begehrter und teurer denn je. Hier erzählen Liebhaber von ihren schrägen Umbauten und kultigen Mopedtreffen.

VON ANDREAS RENTSCH (TEXT) UND THOMAS KRETSCHEL (FOTOS)



Wo immer er fährt, drehen sich die Leute nach seiner Schwalbe um: Martin Müller knattert mit 2,3 PS durchs Zwönitztal. Nur fürs Foto ist er mal ohne Helm auf seine Pocketschwalbe gestiegen – selbstverständlich abseits öffentlicher Straßen. Das Moped ist 22 Zentimeter kürzer als die originale KR-51/1.

Von allen Schwalben des Ostens fliegt die babyblaue aus dem Erzgebirge am tiefsten. „Pocketschwalbe“ hat ihr Erbauer sie getauft. Weil sie, wie er augenzwinkernd behauptet, „in jede Tasche passt“. Was selbstverständlich übertrieben ist. Aber es dürfte schwierig sein, Martin Müller den Superlativ abzugeben, die kleinste und tiefste fahrfähige Schwalbe zu besitzen. Weniger als 20 Millimeter bleiben zwischen der Unterkante der Heckverkleidung und dem Asphalt. In Schräglage durch die Kurve? Lieber nicht. Müllers Moped taugt vorwiegend zum Geradeausfahren, auch wegen der schmalen Fahrradreifen. Untermalt vom Rängtängtäng des Zweitakters geht es gemächlich vorwärts. „Der Motor stammt aus dem Spatz und hat 2,3 PS“, sagt der 38-Jährige, der in Chemnitz lebt und für eine Messinstrumentefirma in Thalheim arbeitet.

Über eine Million Schwalben sind von 1964 bis 1986 im Suhler Fahrzeug- und Jagdaffenwerk „Ernst Thälmann“ vom Band gelaufen. Zwischen 1.200 und 1.700 Mark mussten DDR-Bürger seinerzeit je nach Ausstattung für ein Exemplar herappen. 33 Jahre nach der Wende werden andere Summen für Gebrauchte aufgerufen. Wer heute auf Kleinanzeigenportalen eine technisch und optisch gut erhaltene Schwalbe sucht, müsse mindestens 2.000 Euro investieren, sagt Müller. „Man kann aber auch 4.000 Euro ausgeben.“

Mit 18 PS auf über 100 km/h

Oder anders gesagt: Der Kult um die „Vespa des Ostens“ lebt. Als Käufer konkurrieren ganz unterschiedliche Klienten, vom Oldtimer-Sammler über den Mopedschrauber bis hin zum Lehrling, der einen fahrbaren Untersatz für den Weg zur Berufsschule braucht. Begehrte ist die Schwalbe nicht zuletzt wegen ihrer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Dank einer Ausnahmegenehmigung darf die KR 51 mit einem Versicherungskennzeichen zulassungsfrei gefahren werden. Eigentlich gilt dieses Privileg nur für 45-km/h-Mopeds.

Für versierte Tuner ist bei Tempo 60 längst nicht Schluss. Auf Szene-Treffen und

Ausfahrten, die während der Saison überall zwischen Suhle und der Ostsee stattfinden, finden sich fast doppelt so schnelle Schwalben. „Bei 100 habe ich das Gas weggenommen“, sagt etwa Kenny Warmuth aus Zwickau. Sein dunkelblauer Donnergelb spuckt statt der serienmäßigen 3,6 PS fünfmal so viel Leistung aus. Gemeinsam mit einem befreundeten Zweiradmechanikerlehrling hat der 18-Jährige den Motor und viele andere Teile modifiziert. Legal am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf er so nicht mehr, durch das Tuning ist die Betriebserlaubnis für die KR 51/1 erloschen. Auf die Frage, wo er denn dann fahren, sagt Warmuth nur, er riskiere seinen Führerschein auf keinen Fall. „Die Polizei bei uns daheim ist auf Zack und fährt mit einem mobilen Prüfstand rum.“

Dass die Beamten ein Moped bei begründetem Tuning-Verdacht beschlagnahmen und begutachten lassen, dürfte für manche sächsischen Teenager das Worst-Case-Szenario darstellen. Schließlich haben Schwalben nicht selten Erbstück-Cha-

rakter. „Mein Opa hat mir die Schwalbe zur Jugendweihe geschenkt“, erzählt Moritz Dödt aus Leckwitz bei Riesa. Verändert habe er nichts, bis auf die hintere Verkleidung. Den sogenannten Panzer hat der 18-Jährige gegen ein komplett sandgestrahltes und mit Klarlack überzogenes Altexemplar getauscht, um ohne Reue auf dem Hinterrad fahren zu können. „Den originalen Panzer habe ich eingelagert.“

„Wie kannst Du nur?? Du hast so ein schönes Moped zu Schrott gemacht!“ Solche Vorwürfe müssen sich Besitzer der wilden Schwalben gelegentlich anhören. Dabei läuft der Vorwurf oft ins Leere. Sein Projekt Pocketschwalbe habe mit einem bei Ebay Kleinanzeigen gekauften Rahmen und vergammelten Blechteilen begonnen, sagt Martin Müller. „Jeder andere hätte das Zeug in die Tonne gekloppt.“ 700 Arbeitsstunden brauchte es für die Verwandlung des Mopeds zum Vorzeigeobjekt. „Wer die Schwalbe bei einem Treffen zum ersten Mal live sieht, staunt, wie klein und schön sie ist“, freut er sich. Es ist aber auch ein

Bild für die Götter, den 1,92-Meter-Lutalsch neben seinem Vögelchen stehen zu sehen.

Virtuell trifft sich die sächsische Moped-Szene vor allem auf Instagram, Youtube und Whatsapp. Dort werden aufwendig produzierte Videos von Kanälen wie Sourkrauts oder Ostblock MV geteilt, Umbau-Projekte dokumentiert und Ausfahrten organisiert. Auch einige Influencerinnen haben hier ihr Publikum gefunden. Eine davon ist Paula Fehrmann aus Dresden. Als „paula_fm“ betreibt die 17-Jährige ein Konto mit rund 22.500 Followern. Reingerutscht in die Gemeinschaft sei sie durch eine Ausfahrt im Sommer 2021, sagt die junge Frau. „Dort hat jemand das erste Mal ein Bild von mir auf meinem Moped geschossen.“ Ihr gefiel es, also lud sie es bei Instagram hoch. Die „Gefällt mir“-Herzen ließen nicht lange auf sich warten.

Mittlerweile wird Paula regelmäßig auf eigenen und fremden Mopeds abgelichtet. Zu Treffen fährt sie laut eigener Aussage fast jedes Wochenende. Zuletzt nach Pönitz bei Thiedorf, wo sich am Maifeiertag

rund 370 Simson-Fans versammelten, um eine gemeinsame Runde zu drehen. Organisiert wird dieses alljährliche Treffen vom Racingteam Sachsen, einer Gruppe von 15 selbst ernannten Simson- und Zweitakt-Liebhabern. „Die Leute dort verstehen sich alle gut, das ist wie eine große Familie“, schwärmt Paula Fehrmann.

Nette Begebenheiten erleben die Mopedbauer aber auch bei ihren Solo-Ausritten. Einmal sei er mit seinem SR 4-1 zum Moritzburger Leuchtturm gefahren, um Fotos zu machen, sagt Martin Müller. „Da kam ein älteres Ehepaar vorbei, das sich extrem freute: ‚Ein Spatz! Mit so einem Moped sind wir früher zur Disco gefahren! Diese Begebenheit fand ich schön.“

Nichtsdestotrotz sei die Schwalbe das kultigste Modell der Simson-Vogelserie, findet Müller. „Sie ist einfach zeitlos. Außerdem sitzt man gemütlich drauf. Und man hat keinen Fahrtwind an den Beinen.“

web Ein ausführliches Video über Martin Müllers Schwalbe finden Sie hier: www.sz-link.de/pocketschwalbe

Mopedtreffen in Ponitz bei Großenhain: Diese Schwalben waren dabei



Grün und noch mal grün

Ronny Grün aus Luckau verdient sein Geld als Onlinehändler. Seine grüne KR 51/2 aus dem Jahr 1981 leistet 13 PS und schafft über 100 km/h. In seiner Garage hat der 40-Jährige sogar noch einen VW Golf 1, der im selben Grün lackiert ist. Doch damit nicht genug: Das in die Schwalbe implantierte eckige Frontlicht ist das gleiche wie im Golf.



Gelb und laut

Max Zschörnig aus Nünchritz fährt eine annähernd postgelbe Schwalbe, deren Leistung er noch nicht gemessen hat. „Es dürften 15 oder 16 PS sein“, schätzt der 18-Jährige. Das mittlere Verkleidungsteil der KR 51/2 hat er entfernt, weil Luftfilter und Vergaser nicht darunter passen. Auch Felgen, Kettenblatt und Auspuff sind „gemacht“.



Tief und blau

Kenny Warmuth aus Zwickau macht eine Ausbildung zum Verfahrensmechaniker für Beschichtungstechnik. Entsprechend aufwendig ist der mattmetallblaue Lack seiner KR 51/1. „Eine Schwalbe wollte ich schon immer haben“, sagt der 18-Jährige. Bekommen habe er das Moped von seinem Großvater. Jetzt ist es tiefergelegt und hat 18 PS.