

DER DEUTSCHE
Strassen
verkehr

FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT



Die Perlonflotte
Unser Test: Kleinroller KR 50
Neuheiten aus der CSR

März 1959
Preis 1,- DM
Verlagspostamt
Berlin

3



VERLAG DIE WIRTSCHAFT · BERLIN NO 18

kr50.de

Unser Test

KR 50

vom
VEB Fahrzeug- und Gerätewerk
Simson, Suhl

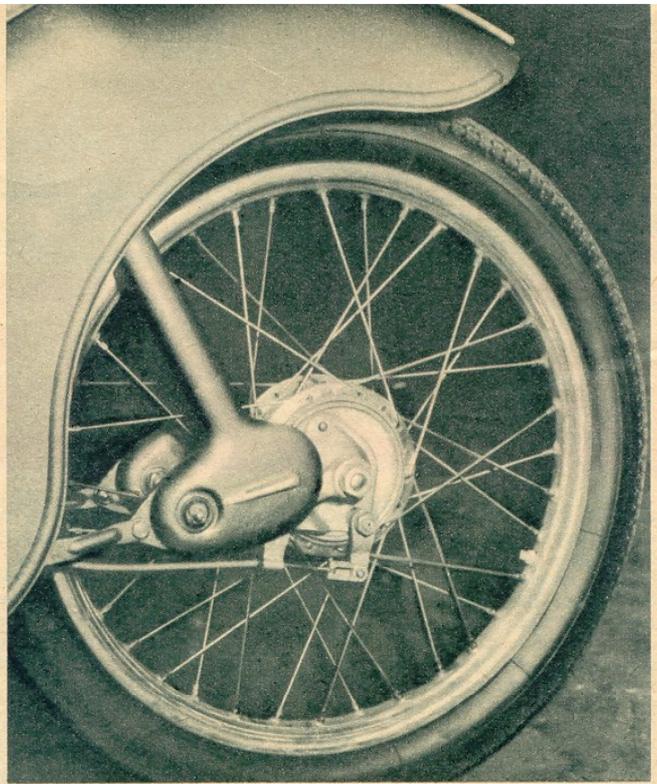
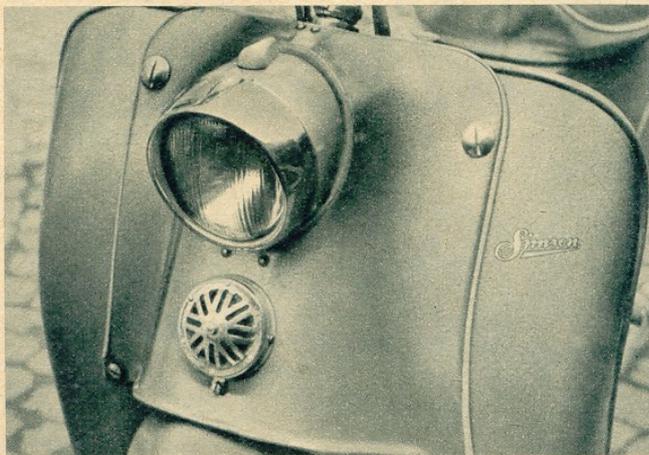
Mit dem KR 50 ist nun das dritte motorisierte Kleinstfahrzeug vom VEB Simson der Öffentlichkeit übergeben worden. Während die ersten beiden Kleinstfahrzeuge dieses Werkes Mopeds waren, unterscheidet sich das dritte Fahrzeug gegenüber seinen Vorgängern dadurch, daß es keinen zusätzlichen Pedalantrieb hat und demzufolge laut § 85 Abs. 1 StVZO ein Kleinkraftrad ist. Im Prinzip ändert sich trotz dieser Unterscheidung an der rechtlichen Seite gegenüber früheren ähnlichen Fahrzeugen nichts. Entscheidende Änderungen und Verbesserungen jedoch zeigen sich auf technischem Gebiet. Der KR 50 ist eine internationale Neuheit, da es sich hierbei um den ersten Motorroller mit nur 50 cm³ Hubraum handelt. Daß diese 50 cm³ durchaus genügen, bestätigen die guten Fahrleistungen, die wir mit dem Testfahrzeug erzielten.

Zunächst einmal Grundsätzliches zum Aufbau des Fahrzeuges. Der Roller hat einen stabilen Doppelrohrrahmen, dessen Rohrschleifen ziemlich dicht unter der Oberkante des Motortunnels entlang führen, so daß der Motor praktisch unter dem Rahmen hängt. Die Rohre enden hinten in einem Profilträger, der das Sitzkissen, den Gepäckträger und die Verkleidung trägt. Das Hinterrad wird in einer Schwingen geführt, die mit Schraubenfedern gegen den Rahmen abgestützt ist. Die Vordergabel entspricht im wesentlichen der des Mopeds SR 2. Es ist jedoch vorgesehen, die Gummipuffer, die die kurzen Schwinghebel abstützen, durch Druckfedern zu ersetzen. Rahmen und Triebwerksteile sind voll verkleidet, und der Fahrer wird durch ein breites Schutzschild gegen Straßenschmutz geschützt.

Der Tank mit etwa 6,3 l Inhalt ist unterhalb des Sitzkissens am Rahmen aufgehängt. Neben dem Tank ist innerhalb der Verkleidung noch genügend Raum für Werkzeug, Luftpumpe usw. vorhanden. Das Sitzkissen wird mit einem Sicherheitschloß verschlossen, das in gleicher Ausführung und mit dem gleichen Schlüssel schließbar als Lenkblockschloß dient. Das Armaturenbrett schließt die vordere Verkleidung nach oben ab und enthält den Tachometer — leider nicht beleuchtet — und links und rechts davon die Zugknöpfe für die Starterklappe und den Vergaser-

Die Vorderradfederung des KR 50 ist im Prinzip die gleiche wie die der Mopeds SR 1 und SR 2. Deutlich erkennbar ist die Vollnabe (Bild oben rechts).

Der Scheinwerfer des Kleinrollers gibt ein ausgezeichnetes Licht. Unter dem Scheinwerfer das „Quäkhorn“ des Kleinrollers, das in absehbarer Zeit durch die Verwendung von Gleichstrom zu einem wirklichen Signalhorn werden soll (unten).



tupfer. Als zusätzliche Diebstahlsicherung ist der Benzinahnhgriff in geschlossener Stellung abziehbar.

Als Motor dient die vom Moped her bekannte Ausführung mit 50 cm³ Hubraum und Zweigangetriebe, das mittels Drehgriff geschaltet wird. Anstelle der Pedale hat der KR 50, wie schon erwähnt, einen Kickstarter. Der Motor ist auch etwas stärker geworden, denn man hat ja keine Pedale mehr, um im Notfall etwas mithelfen zu können. Seine Leistung beträgt jetzt 2,1 PS bei 5500 U/min. Erreicht wurde dies durch geringe Veränderung der Steuerzeiten, Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses auf 7,5 und durch Vergrößerung des Ansaugquerschnitts im Vergaser auf 13 mm Durchmesser. Die vom Werk angegebene Geschwindigkeit von 50 km/h wird ohne weiteres erreicht und zum Teil noch überschritten. Dabei glauben wir gar nicht, daß wir ein besonders ausgesuchtes Exemplar vom KR 50 hatten. Man muß natürlich eines berücksichtigen: Wir haben den Kleinroller im wesentlichen als Stadtfahrzeug benutzt und hatten entsprechend gute Straßen und verhältnismäßig wenig Steigungen.

Wenn wir nun davon hören, daß der gegenüber dem SR 2 bereits leistungsgesteigerte Motor einen noch größeren Vergaser erhalten soll, so hängt das natürlich damit zusammen, daß der KR 50 vor allem für Fahrten in bergigen Gegenden eine noch größere Leistungsreserve erhalten soll. In diesem Zusammenhang kommen wir zurück auf einen Vorschlag, den wir bereits bei der Betrachtung des Mopeds SR 2 im Heft 10/1957 äußerten. Wir schrieben damals, daß etwa bei $\frac{2}{3}$ Gasschieberöffnung ein Druckpunkt in den Drehgasgriff eingebaut werden sollte, damit durch einen leichten Widerstand vor der Vollgasstellung der Fahrer oder die Fahrerin auf die etwa günstigste Gasschieberstellung aufmerksam gemacht wird. Bei allem Vertrauen zu dem Motor, ständig mit Vollgas fahren, hält das beste Fahrzeug auf die Dauer nicht aus. Die Beweise dafür sind letzten Endes da. Wir hatten in unserem damaligen Test gesagt, daß eine Lebensdauer des Motors von 25 000 km bis zur ersten Generalreparatur wahrscheinlich sei. Nun, es gibt viele Mopedfahrer, die die 20 000er Grenze bereits erreicht haben. Es gibt aber auch viele Mopeds, die mit 15 000 km reif für eine Generalüberholung waren. Geht man diesen Dingen durch einige Kreuz- und Querfragen auf den Grund, dann muß man feststellen, daß die Mopeds mit der kurzen Lebensdauer geschwindigkeitsmäßig und auch im Hinblick auf die Nutzlast ständig zu hoch beansprucht wurden. Der kurze Drehweg des Gasgriffs verleitet natürlich zum Vollgasfahren. Aus diesem Grunde wäre eine Markierung in Form eines Druckpunktes angebracht.

Unser Testroller lief belastet mit einem Leichtgewicht (etwa 60 kg) 58 km/h, mit einem schweren Mann (etwa 90 kg) schaffte er 51 km/h. Der Benzinverbrauch lag im Durchschnitt bei 2,5 l/100 km. Dabei muß man in Betracht ziehen, daß wir das Fahrzeug fast ausschließlich hoch beansprucht bzw. überwiegend mit Vollgas gefahren haben. Bei sparsamerer Fahrweise mit etwa $\frac{1}{2}$ - $\frac{2}{3}$ Gasschieberöffnung kann man ohne weiteres mit 2 l/100 km auskommen. Der gegenüber dem Moped SR 2 etwas höhere Verbrauch erklärt sich durch das größere Gewicht des Fahrzeuges und durch den leistungsstärkeren Motor.

Der Motor hat anstandslos jeden Kraftstoff verdaut, den wir ihm angeboten haben (außer Dieselmotorkraftstoff). Unterschiede in der

Spitzengeschwindigkeit bei verschiedenoktanigen Kraftstoffen konnten wir nicht feststellen. Der Motor ist eben gedrosselt.

Der Motor ist hinsichtlich der Wartung so ziemlich das Anspruchsloseste, was wir kennen. Während der gesamten Testzeit brauchten wir weder die Zündkerze zu wechseln noch den Vergaser zu reinigen noch sonst irgend etwas daran zu tun. Den Vergaser haben wir uns auch von innen sehr genau angesehen, aber starke Schmutzablagerungen oder Wasser, wie das oft bei Motorradvergäsern der Fall ist, waren nicht zu finden.

Noch einige Worte zur Kühlung. Obwohl der KR 50 voll verkleidet ist, liegt der Motor dennoch gut im Fahrtwind und kommt ohne Gebläse aus. Wir hatten nie irgendwelche Überhitzungserscheinungen zu verzeichnen, und das will bei unserer Fahrerei schon allerhand heißen.

Die Arbeitsgeräusche sind gegenüber dem Moped erheblich leiser geworden. Das liegt einmal an dem Ansauggeräuschdämpfer und zum anderen an dem neuen Auspufftopf, der als Interferenzdämpfer wirkt. Man kann getrost feststellen, daß die Motorgeräusche des Rollers weder vom Fahrer noch von den anderen Verkehrsteilnehmern als störend empfunden werden können. Unseres Erachtens liegen die Geräusche erheblich unter dem Pegel mancher Motorräder. Man sollte die diesbezüglichen Erfahrungen auch für das Moped ausnutzen.

Beim Moped SR 2 traten in hohen Drehzahlen vielfach unangenehme Vibrationen im Sattel und im Lenker auf. Beim KR 50 ist dies restlos überwunden. Die Lagerung des Motors in Gummi macht sich hier günstig bemerkbar. Außerdem trägt der breite und weiche Schaumgummsitz erheblich zur Dämpfung bei. Der Sitz und überhaupt die gesamte Sitzposition sind ausgesprochen bequem. Man kommt sich beinahe vor wie auf einem Stuhl, wenn man mit dem KR 50 durch die Gegend fährt. Man sitzt aufrecht, ermüdungsfrei, hat den Lenker gut in der Hand und kann den Standpunkt der Füße hin und wieder verändern, da die Fußtritte ziemlich groß sind. Der Motortunnel beeinträchtigt weder das Aufsteigen noch die Sitzposition. Der Tunnel ist übrigens sehr leicht abnehmbar, zwei federnde Haken halten ihn an den Fußtritten fest. Bei Abnahme sind der Motor nebst Vergaser zugänglich.

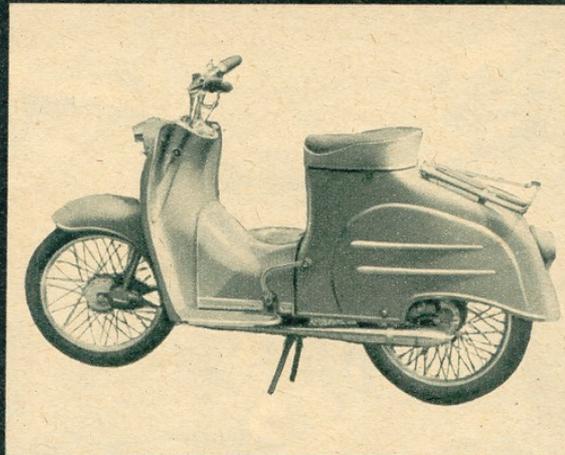
Die Fahreigenschaften des KR 50 sind gegenüber denen der Mopeds SR 1 und SR 2 weiter verbessert worden. Auf einigermaßen glatten Straßen schluckt die Federung anstandslos alle Unebenheiten. Bei Kopfsteinpflaster und Schlaglöchern spürt man schon mal ab und zu einen Stoß. Der breite weiche Sattel fängt jedoch vieles ab. Unser Testroller war noch mit Reifen der Größe 20-2,25 ausgestattet. Mit diesen Reifen trat u. a. die Erscheinung auf, daß bei Schlaglochserien das Hinterrad seitlich etwas wegsetzte. Wie uns das Werk mitteilte, erhielt der KR 50 inzwischen stärkere Reifen 16-2,50, mit denen das Wegsetzen des Hinterrades nicht mehr auftritt. Es ist notwendig, auf den richtigen Luftdruck der Reifen zu achten. Bei 16"-Reifen ist vorn 1,6 und hinten 1,8 atü einzuhalten.

Wenn man die Fahreigenschaften eines Motorrades beschreibt, so muß schon, ausgehend von den zu erzielenden höheren Geschwindigkeiten, noch eine ganze Menge gesagt werden. Bei diesem KR 50 dürfte eine Feststellung genügen. Den Ansprüchen, die ein neuer oder auch ein schon versierter Mopedfahrer an den KR 50 stellt, wird dieser Kleinroller immer gerecht. Weiter wäre noch festzustellen, daß wir der Ansicht sind, daß ein halbwegs guter Radfahrer, nachdem er seine verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Kenntnisse ergänzt hat, jederzeit in der Lage ist, mit diesem Motorfahrzeug sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen.

Zur Sicherheit gehören in erster Linie die Bremsen. Die Fußbremse des KR 50, die über einen Bowdenzug auf das Hinterrad wirkt, zieht ganz hervorragend. Man muß sogar vorsichtig sein, daß das Hinterrad nicht blockiert und rutscht. Diese Vorsicht ist natürlich nur dann am Platz, wenn die Bremse in einwandfreiem Zustand ist. Leider kann man immer wieder feststellen, daß gerade bei Mopeds die Bremsen sich in einem absolut ungepflegten Zustand befinden. Dabei ist das Bremsen-Nachstellen wirklich keine Arbeit. Alle 2000 bis 3000 km die Bremse zu entstauben, hat ebenfalls noch nie geschadet. Die Vorderradbremse könnte u. E. etwas wirksamer sein. Sie genügt den gesetzlichen Anforderungen durchaus, ist aber gegenüber der ziemlich scharfen Hinterradbremse erheblich zahmer. Möglicherweise hängt das auch mit der Schwinghebelfederung des Vorderrades zusammen, die — so wurde uns von seiten des Werkes versichert — demnächst verbessert wird.

Die elektrische Anlage wird von einer Wechselstromlichtmaschine gespeist.

Der in die Frontverkleidung eingelassene starre Scheinwerfer ist mit einer 6 Volt, 15/15 Watt Bilux-Lampe bestückt und bringt ein ausgezeichnetes Licht. Beim Abblenden kam es bei unserem Fahrzeug verschiedentlich vor, daß im Moment des Umschaltens die Rücklichtlampe die volle Lichtmaschinenleistung aufnahm und demzufolge durchbrannte. Das passiert auch, wenn man



TECHNISCHE DATEN

Motor

Art: Einzylinder-Zweitakt
Bohrung: 38 mm
Hub: 42 mm
Hubraum: 47,6 cm³
Verdichtung: 7,5:1
Leistung: 2,1 PS bei 5500 U/min
Kühlung: Fahrtwind
Schmierung: Mischungsschmierung
Kupplung: 3-Scheiben-Lamellenkupplung im Ölbad
Vergaser: BVF-Zentralschwimmervergaser
Luftfilter: Naßluftfilter im Ansauggeräuschdämpfer

Getriebe

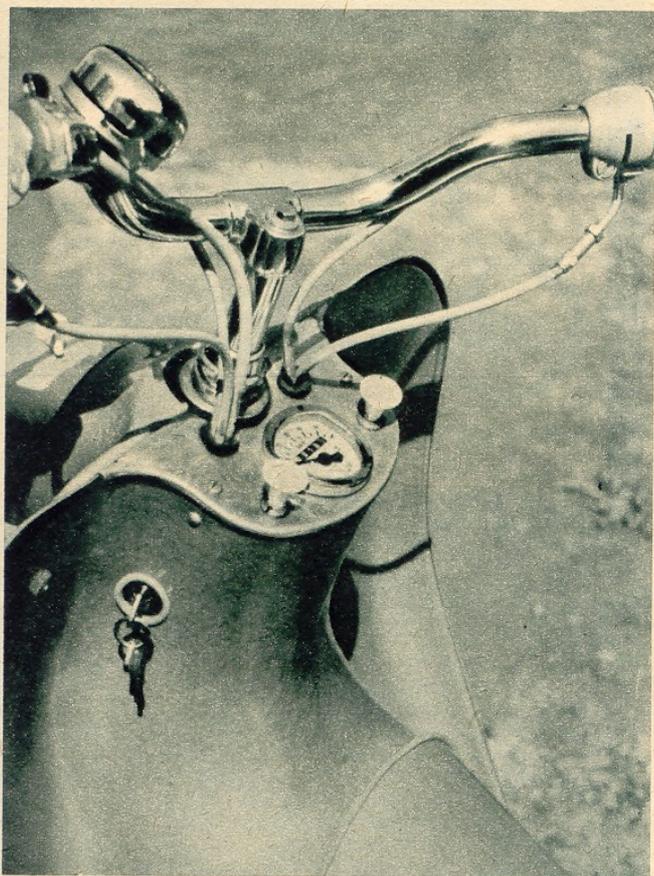
Gänge: 2, Drehgriffhandschaltung
Gesamtübersetzung: 1. Gang: 23,2
2. Gang: 13,25
Antriebskette: 1/2" x 3/16" Rollenkette,
116 Glieder

Elektrische Anlage

Schwunglichtmagnetzündler: 6 V, 18 W
Zündkerze: M 14 - 225
Scheinwerferlampe: Bilux 6 V, 15/15 W
Signalhorn: Wechselstromhorn

Fahrgestell

Rahmen: geschweißter Doppelrohrrahmen
Vorderradfederung: Kurzschwinge mit Gummielementen, Federweg 50 mm
Hinterradfederung: Schwingen mit Schraubenfedern und Gummipuffern, Federweg 55 mm
Sitz: Schaumgummeinzelsitz
Bremsen: Innenbackenbremsen 90 mm ø x 20 mm
Bereifung: 2,50 x 16 (20 x 2,25)
Radstand: 1150 mm
Länge: 1632 mm
Breite: 620 mm
Höhe: 950 mm
Bodenfreiheit: 130 mm
Sattelhöhe: 750 mm
Eigengewicht ohne Kraftstoff: etwa 65 kg
Tankinhalt: 6,3 Liter, davon 0,8 Liter Reserve
Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Kraftstoffverbrauch: etwa 2,5 l/100 km
Preis: 1265 DM



Blick auf das Armaturenbrett des KR 50. Geschwindigkeitsanzeige bis 60 km/h, geht hinreichend genau. Rechts der Zugknopf zum Überfluten des Vergasers. Links der Zugknopf für die Starterklappe. Am Lenker sehen Sie auch noch die unserer Meinung nach überflüssige Klingel. Unten in der Verkleidung, erkenntlich am Schlüssel, das Lenkblockschloß.

Unter dem aufklappbaren Sattel, der recht gut mit Schaumgummi gepolstert ist, die Luftpumpe, der Tank mit einer ziemlich kleinen Einfüllöffnung und davor in einer Segeltuchtasche das Werkzeug, ausreichend für alle notwendigen Selbstreparaturen.

anstelle der Kugellampe 6 Volt, 5 Watt eine 12 Volt-Lampe einsetzt. Die Elektroindustrie hat jedoch bereits einen sogenannten Schlepsschalter entwickelt, der diese kurzzeitige Überlastung verhindert. Die zur Zeit ausgelieferten Roller sind bereits mit diesem neuen Abblendschalter ausgerüstet. Der Scheinwerferspiegel ist mit einer Rändelschraube an der Unterseite des Chromringes in der Höhe einstellbar.

Ebenfalls in die Frontverkleidung eingelassen, hat der Roller ein Wechselstromhorn, das sich durch einen quäkenden Ton bemerkbar macht. Es ist beabsichtigt, dieses Horn durch eine Gleichstromhupe zu ersetzen. Zusätzlich hat der KR 50 am Lenker eine völlig überflüssige Fahrradklingel. Beim Moped ist diese Klingel berechtigt, da man das Moped auch ohne Motor wie ein Fahrrad durch Treten direkt bewegen kann. Beim KR 50 ist das nicht möglich, da hilft nur Schieben. Man kommt praktisch auch nicht in Verlegenheit, bei abgestelltem Motor ein Signal geben zu müssen. Demzufolge könnte die Klingel unserer Meinung nach ohne weiteres wegfallen.

Mit dem Kippständer waren wir nicht zufrieden. Das Material ist u. E. zu weich. Einmal verbiegen sich die Rohre des Ständers, und zum anderen biegen sich die Blechnasen auf, die den Ständer in heruntergeklappter Stellung festhalten. Nachdem wir das in Ordnung gebracht hatten, dauerte es gar nicht lange, und unser KR 50 stand wieder wacklig. Der Gepäckständer, der hinter dem Sitzkissen montiert ist, bietet u. E. eine etwas zu schmale Fläche. Schade ist, daß die an und für sich glückliche Lösung der Gepäckhalterung durch ein nachstellbares Gummiband etwas durch die schlechte Qualität dieses Bandes danebengeht. Schon am zweiten Tag riß bei uns das Gummiband, und wir griffen wieder zum guten alten Lederriemen.

Mit der Vorstellung des KR 50 wird vermutlich wieder die Frage nach dem Sportmoped akut. Wir glauben, wir müssen uns hier ein wenig berichtigen. Die Käufer der bisher produzierten Mopeds SR 1 und SR 2 haben sich so sehr an diese Fahrzeuge gewöhnt und benutzen sie vor allem ständig zur Verrichtung ihrer täglichen Aufgaben, daß man das Moped wirklich auch als echtes

Gebrauchsfahrzeug bezeichnen kann. Vor allem auf dem Lande ist das Moped als Beförderungs- und auch als Transportmittel nicht mehr wegzudenken. Aufgrund der Vergleichsmöglichkeiten, die wir haben, glauben wir, sagen zu können, daß das Moped SR 2 durch die Produktion des KR 50 in seinem Wirkungskreis in keiner Weise eingeschränkt wird. Allenfalls wird eintreten, daß der KR 50 mehr zu einem Stadtfahrzeug wird, während die Mopeds eine stärkere Verwendung auf dem Lande finden. Ob nun die Forderung nach Sportmopeds oder nach Sportkleinkrafträdern noch gerechtfertigt ist, erscheint uns heute im Gegensatz zu unserer Meinung vor 1 1/2 Jahren fraglich.

Wir betonten schon einmal in einem früheren Artikel, daß gerade für die Mopedfahrer eine gute und ausreichende Werkstättenversorgung gewährleistet sein muß. Inzwischen hat der VEB Simson-Suhl auf dem Gebiet der DDR insgesamt 660 Vertragswerkstätten eingerichtet und gedenkt, in absehbarer Zeit auch Bezirksauslieferungslager für Ersatzteile zu eröffnen. Wir wollen daraus nicht die Feststellung ableiten, daß im Hinblick auf Werkstatt- und Ersatzteilbetreuung alles schon restlos in Ordnung ist, aber man muß doch anerkennen, daß man von seiten des Herstellerwerkes alle möglichen Schritte unternimmt, um dieses Problem einer endgültigen positiven Lösung entgegenzuführen.

Weiter von Interesse im Vergleich zu den Mopeds ist eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für den Kleinroller KR 50. Wir wiederholen dazu das, was wir zum Moped SR 2 sagten. Es bestehen da keine nennenswerten Differenzen.

Die sogenannten Abschreibungssätze lassen wir bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit außer acht. Gemisch für 100 km Fahrtstrecke etwa 3,30 DM, dazu für ganz vorsichtige Kalkulatoren für etwa 100 km 1,- DM für eventuell auftretende Reparaturen bzw. für Verschleißteile (Kerze u. ä.). Das wären summa summarum 4,30 DM. Wenn man also für einen Kilometer Fahrtstrecke 4,3 DPF zugrundelegt, ist auf jeden Fall damit auszukommen. Jetzt wären noch zu den Betriebskosten die jährlichen laufenden Kosten zu rechnen:

	Berlin	DDR
Haftpflicht	10,50	8,50
Vollkasko (Teilkasko)	52,50 (13,10)	40,- (8,-)
	<u>63,- (23,60)</u>	<u>48,50 (16,50)</u>

Rechnen Sie diese laufenden Kosten zu der von Ihnen veranschlagten Jahreskilometerleistung dazu und dividieren Sie diese Summe durch die Anzahl der vermutlich zu fahrenden Kilometer, dann wissen Sie, was Sie für den Betrieb eines Mopeds ausgeben müssen.

Diese Rechnung ist zwar etwas über den Daumen gepeilt und dazu noch bei den Betriebskosten nach oben abgerundet. Legen Sie aber diese zugrunde, so werden Sie bei Ihren Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen keine Enttäuschungen erleben. Natürlich ist es möglich, auf Teil- und Vollkasko-Versicherung wie auch auf eine Personenversicherung zu verzichten. Dann verringert sich die Jahresgesamtsomme um einen nennenswerten Betrag.

Abschließend kann man sagen, daß der flinke und wendige Kleinroller das ideale Fahrzeug für den Kurzstreckenverkehr besonders in der Stadt ist. Die Verkleidung und der gute Schmutzschutz gestatten, das Fahrzeug auch bei nassem Wetter nur mit einem Regenmantel zu benutzen. Gerade für Frauen ist das ein wesentlicher Vorteil. Wir sind überzeugt, daß sich der KR 50 wie auch schon das Moped viele Freunde erwerben wird, die er bei seiner Anspruchslosigkeit auch nicht enttäuscht. —aus + e-p

