

DER DEUTSCHE
Strassen
verkehr

FUR VERKEHR UND WIRTSCHAFT



Unser Test:

Simson „Schwalbe“

August 1964
Preis 1,- DM
Verlagspostamt
Berlin 31433

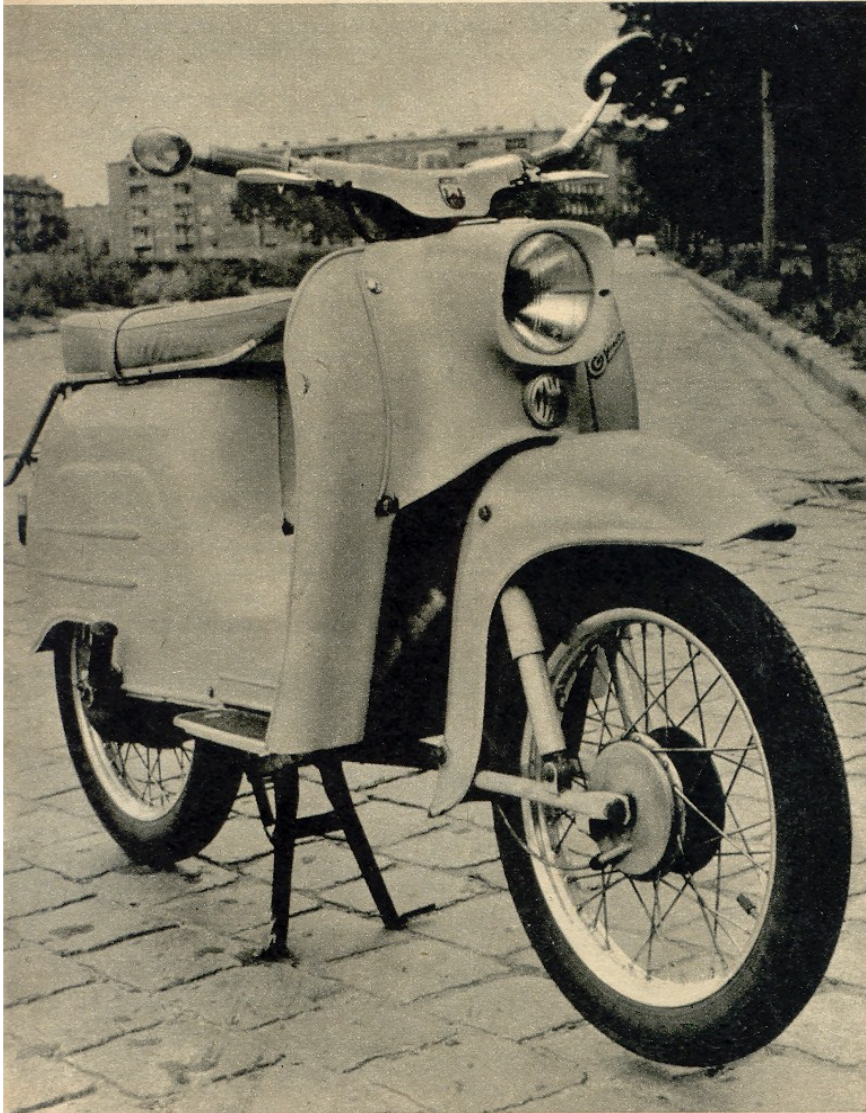
8



TRANSPRESS · VEB VERLAG FUR VERKEHRSWESEN · BERLIN W 8

kr50.de

UNSER TEST



Untere Bildreihe von links nach rechts

Nach Lösen einer Rändelmutter kann man den Motortunnel abnehmen, und man hat guten Zugang zu allen Teilen, die bei einer eventuellen Fehlersuche überprüft werden müssen. Die eingezogenen Gummischüre verhindern ein Klappern des Tunnels absolut zuverlässig. Das Schaufelrad des Gebläses unter der rechten Abdeckung sitzt auf der Schwungscheibe des Magnetzünders.

Auch nach rund 2000 km Fahrt sind die Pole und Anschlüsse der Batterie dank des Entlüftungsschlauches, der nach unten ins Freie führt, noch vollkommen sauber. Über der Batterie ist der Blinkgeber zu sehen. Der rechte Zugknopf dient als Ferntupfer, der linke zum Betätigen der Luftklappe.

Durch ein Sicherheitsschloß abgeriegelt ist die Sitzbank. Allerdings paßte der Schlüssel dazu nicht gleichzeitig für das Lenkblockschloß. Wir hoffen, daß das nur bei unserem Testfahrzeug so war. Zwischen Tank und Sitzbank haben das Bordwerkzeug sowie der Kasten mit den Ersatzglühlampen Platz. 6,8 l Kraftstoff faßt der Tank. Das ist doch noch etwas zu wenig (KR 50 6,3 l) für sonntägliche Überlandfahrten und bei einem Verbrauch von annähernd 3 l/100 km. Ein Fassungsvermögen von 9 l würden sicher viele Rollerbesitzer begrüßen.

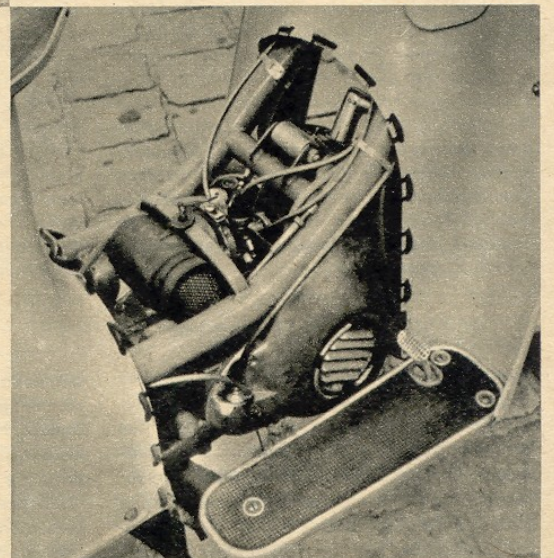
SCHWALBE

(KR 51)

VOM

VEB FAHRZEUG-

UND GERÄTEWERK SIMSON SUHL



Lange hat es gedauert, bis der VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson in Suhl das erste doppelsitzige 50-cm³-Fahrzeug der Öffentlichkeit vorstellte. Um so mehr waren wir wie auch die sehr zahlreichen Interessenten an einem solchen Kleinfahrzeug auf die „Schwalbe“ gespannt, zumal derartige Fahrzeuge bisher auch im Importprogramm fehlten.

Inzwischen stand uns die „Schwalbe“ drei Monate zur Verfügung, und – um es vorweg zu sagen – sie hat uns nicht enttäuscht. Mag sie mit ihrem teilweise umstrittenen Äußeren (Heckpartie) auch noch sehr an ihren Vorgänger, den KR 50, erinnern, durch ihre Fahrleistungen und ihren Fahrkomfort, den sie zu bieten hat, unterscheidet sie sich ganz erheblich und positiv von ihm.

Der 2,1-PS-Zweiganomotor wurde abgelöst durch einen neuen Dreiganomotor, der jetzt bei 6500 min⁻¹ etwa 3,4 PS abgibt (Verdichtung 9,5 : 1.) An die Stelle der Fahrtwindkühlung des KR 50 trat die Zwangskühlung durch ein Radialgebläse, dessen Flügelrad direkt auf dem rechten Kurbelwellenstumpf sitzt. Ein bei anderen zwangsgekühlten Motorrollern ärgerlicher Keilriemenriß ist also ausgeschlossen.

Wiederum über einen Schaltdrehgriff am Lenker werden die Gänge geschaltet. Die 3-Scheiben-Ölbadkupplung des KR 50 wurde durch eine 4-Scheiben-Lamellenkupplung (im Ölbad) ersetzt, die auch, soweit wir das bisher beobachten konnten, den wesentlich höheren Anforderungen des Sozusbetriebes voll gewachsen ist.

Die 6-V-33-W-Lichtmaschine versorgt alle „Großabnehmer“: Fernlicht, Brems- bzw. Schlußleuchte direkt. Gute Sicht nach vorn ist also von der Motordrehzahl nicht unabhängig. Da der Schwunglichtmagnetzunder Wechselstrom erzeugt, wird die Batterie über einen Gleichrichter geladen. Um den Ladezustand der Batterie den jeweiligen Einsatzbedingungen des Kleinrollers anzupassen, kann die Batterie „schwach“ (bei vorwiegendem Tagbetrieb) oder aber – durch Wechsel der Zuleitungen – „stark“ (bei häufigem Nachtbetrieb) aufgeladen werden. Wir sahen uns nicht ein einziges Mal veranlaßt, die Leitungen zu tauschen. Die Batterie unseres Testfahrzeuges wurde „schwach“ geladen, und wir können nicht behaupten, die Gleichstromverbraucher (Hupe, Parklicht, Blinklicht) wenig benutzt zu haben. Ein Umklemmen der Leitungen wird sicher nur bei ständiger Benutzung des Rollers im Winterhalbjahr und im Kurzstreckenstadtverkehr erforderlich. Die gesamte Ladeeinrichtung (Schwunglichtmagnetzunder, Drosselspule und Halbleiterflächengleichrichter) arbeitete an unserem Testfahrzeug völlig störungsfrei. Ein sehr erfreuliches Bild bot sich uns, als wir die flache Batterie (4,5 Ah), die in der Verkleidung unterhalb der Zugknöpfe für Tupfer und Luftklappe

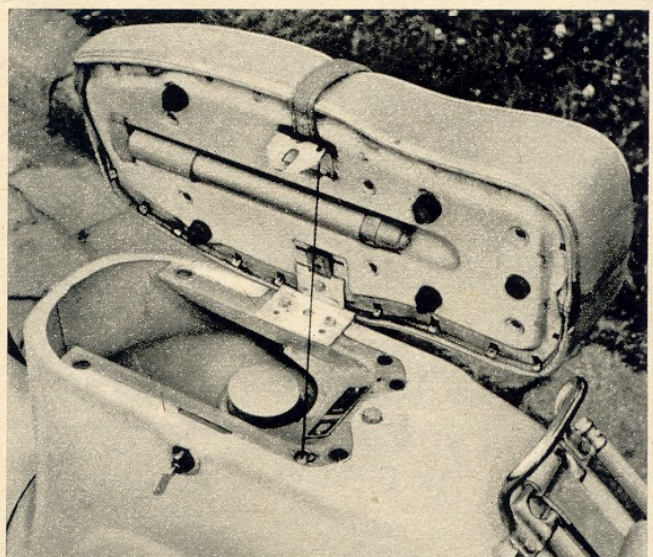
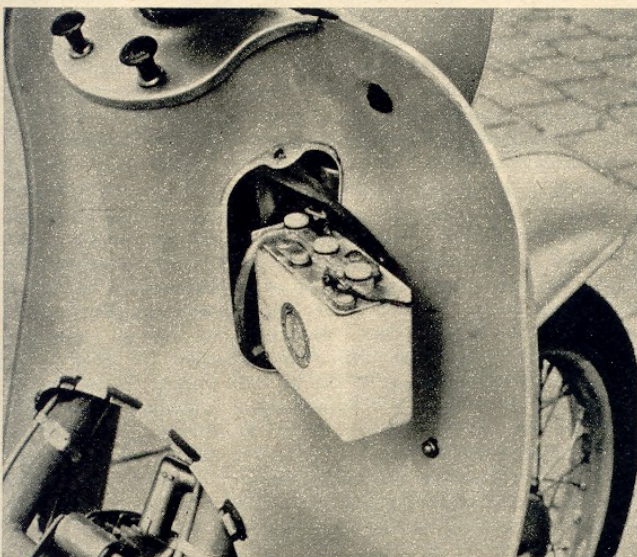
untergebracht ist, nach mehrwöchiger Benutzung des Rollers ans Licht beförderten. Die Polköpfe und Anschlußklemmen waren blank und sauber, als wäre gerade erst eine neue Batterie eingebaut worden. Die Batterie hat in den Zellenstopfen keine Entlüftungslöcher. Die Gase sammeln sich in einem Raum oberhalb der Zellen und werden von dort über einen Schlauch nach unten abgeleitet.

Mit der übrigen elektrischen Anlage gab es ebenfalls keine Schwierigkeiten. Nicht eine Blinklichtoffite brannte durch, Bremslicht, Lichtupe und Parklicht funktionierten einwandfrei. Ärger dagegen hatten wir mehrfach mit den Zündkerzen, aber dazu an anderer Stelle noch einige Worte.

Fahrwerksmäßig ist die „Schwalbe“ dem Zweipersonenbetrieb durchaus gewachsen. Der geschweißte Doppelrohrrahmen bildet ein sehr kräftiges, verwindungssteifes Rückgrat. Die Schwingen mit reibungsgedämpften Federbeinen an Vorder- und Hinterrad lassen harte Fahrbahnstöße selten bis zum Rahmen bzw. zu Lenker und Sitzbank durchkommen. Erfreulich ist die weitgehende Wartungsfreiheit des Fahrgestells. Den Gummi-Silentbuchsen, in denen Vorder- und Hinterradschwinge gelagert sind, muß keinerlei Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dasselbe trifft für den Fußbremshebel zu.

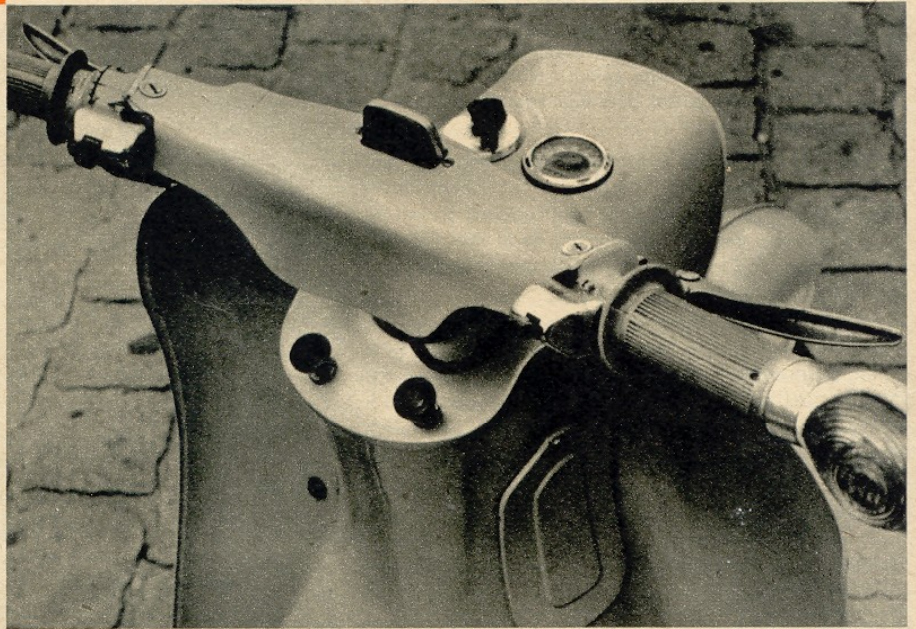
Eine etwas schwache Stelle scheint allerdings noch die Partie Lenkung-Vorderradschwinge zu sein. Abgesehen davon, daß das Vorderrad unseres Rollers bei Sozusbetrieb und kurzen (gar nicht einmal betont ruckartigen) Lenkereinschlägen deutlich zu flattern anfing, war einhändiges Fahren im Geschwindigkeitsbereich um 40 km/h auf glatter Asphalt- oder Betonstraße nur dann möglich, wenn wir – solo – auf der hinteren Hälfte der Sitzbank saßen. Ein Vorrücken zur Spitze der Sitzbank wurde vom Roller stets mit spürbarer Flatterneigung quittiert. Da wir jedoch im normalen Fahrbetrieb beide Hände am Lenker lassen konnten (Blinkleuchten), war diese „Unart“ unseres Testfahrzeuges nicht gefährlich. Eine Überprüfung der Spur brachte übrigens keine Besserung.

Zum Sozusbetrieb gleich noch eine Bemerkung. Die „Schwalbe“ ist soziasfest, gewiß. Wer mit ihr keine Non-stop-Tagestouren zu zweit unternehmen will, wird seine Freude haben. Aber man mache sich keine Illusionen. Zu zweit wird's eng, auch wenn der Fahrer als Kavalier so weit nach vorn rutscht, daß seine Knie die Spritzwand berühren. Die „Schwalbe“ ist ein K l e i n r o l l e r, was allerdings nicht heißen soll, daß er mit zwei Personen besetzt im dichten Stadtverkehr zum Verkehrshindernis würde. Er erreicht auch bei voller Belastung seine werksseitig angegebene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h mit Sicherheit. Daß sich fast alle Soziaspassagiere auf der „Schwalbe“ mehr oder weniger geschickt am oberen Gepäckträgerbügel festhalten, kommt nicht auf das Konto



UNSER TEST

Die Lenkerpartie macht einen sehr „aufgeräumten“ Eindruck. Rechts vom Schaltdrehgriff die Bedienungsknöpfe für Hupe, Fernlicht und Lichthupe, mit der rechten Hand werden über einen Kippschalter die Blinker geschaltet. Das Parklicht läßt sich mit dem Zündschlüssel einschalten. Das winzige Tachometer ist bei Nachtfahrt ausreichend beleuchtet. Allerdings verlöschen diese Tachometerbeleuchtung wie auch das Rücklicht, sobald das Bremslicht brennt (Abfall der Betriebsspannung). Vermißt haben wir einen Haken etwa in Höhe der Fernbedienungsknöpfe zum Aufhängen von Einkaufsbeuteln und -netzen, die sich nur schlecht auf dem Gepäckträger unterbringen lassen.



ihres Leichtsinns, sondern zeigt, daß der Halteriemen der Sitzbank aus Platzgründen einfach mißachtet werden muß. Aber der Vorschrift ist damit freilich Genüge getan...

Was man aus Bequemlichkeitsgründen mit einem Kleinroller zu zweit besser nicht machen sollte, haben wir „solo“ unternommen: eine Tages-tour über fast 500 km. Und bei dieser Fahrt zeigte sich, was aus dem einstigen KR 50 geworden ist: ein spritziger Kleinroller, mit dem man sogar auf der Autobahn und auf Fernverkehrsstraßen erstaunlich flink sein kann. Für eine 243 km lange Strecke (200 km Autobahn, 43 km Fernverkehrsstraße) benötigten wir vier Stunden und vierzig Minuten (Fahrer und Gepäck 90 kg). Eine Viertelstunde weniger brauchten wir für die Rückfahrt ausschließlich auf Fernverkehrsstraßen über 221 km (jeweils reine Fahrzeit). Unser Roller vertrug auf der Autobahn fast vier Stunden lang – mit zwei Kerzenwechsellpaußen – Dauervollgas und hielt im ebenen Gelände durchweg Geschwindigkeiten zwischen 60 bis 65 km/h. Auf Gefällestrecken ging die Tachometernadel zeitweise auf die zweite Runde! Die von uns später gestoppte Höchstgeschwindigkeit lag bei 63 km/h (besetzt mit einer Person). Das Tachometer zeigt dabei 70 bis 75 km/h an. Bis 50 km/h registrierte die Tachometernadel die Geschwindigkeiten annähernd genau. Sie pendelte auch in keinem Bereich. Hoffentlich ist das kein Einzelfall, denn wir sahen allein in Berlin drei andere „Schwalben“, bei denen die Tachometernadel ihren Geist inzwischen abgegeben hatte.

Daß wir auch auf relativ belebten Landstraßen (F 95, F 2) den hohen Reisedurchschnitt von rund 50 km/h erzielten, hatten wir der für ein 50-cm³-Fahrzeug ausgezeichneten Beschleunigung zu verdanken. Unsere Messungen ergaben folgende Werte:

0 bis 30 km/h 5,5 s
0 bis 40 km/h 8 s
0 bis 50 km/h 12 s
0 bis 60 km/h 18 s.

Vergleicht man die Angaben des Werkes (siehe „Kraftfahrzeugtechnik“ 2/1964, Seite 61) mit diesen Zeiten, wird man feststellen, daß die „werks-amtliche“ Beschleunigungskurve weitaus gemäßigter verläuft, vor allem im Bereich zwischen 40 und 60 km/h. Wir verstehen nicht, weshalb man in Suhl sein Licht unter den Scheffel stellt.

Zufrieden waren wir auch mit den Bremsen. Mit ihnen konnten wir das Fahrzeug stets rechtzeitig zum Stehen bringen. Die Vorderradbremse neigt zum Geräuschemachen. Die aus einer Geschwindigkeit von

29,5 km/h heraus ermittelten Verzögerungswerte sehen so aus: 7,3 m/s² bei Einsatz beider Bremsen auf Rauhasphalt, 6,4 m/s² bei Benutzung der Vorderradbremse, 4,3 m/s² bei Einsatz der Hinterradbremse. Es lohnt sich also, den Handbremshebel zuerst zu fassen, wenn es brenzlich wird.

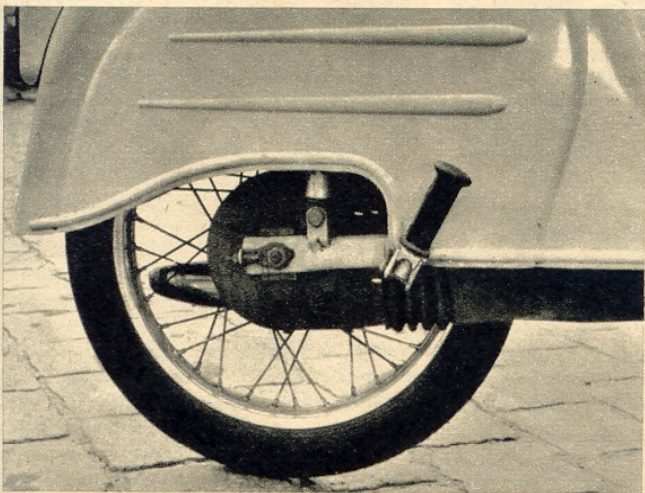
Aber am Testfahrzeug ärgerte uns auch einiges. Mehrfach mußten wir den Vergaser auseinandernehmen, um kleine Lack- und Metallsplitter zu entfernen. Immer und immer wieder. Wo sie hergekommen waren, ließ sich nicht ergründen. Einige Male mußten wir auch anhalten, um eine andere Suche zu beginnen. Die Zugknöpfe für Luftklappe und Tupper machten sich gern selbständig und wurden dann, wenn man es merkte, auf der Straße nie mehr gefunden. Eine Befestigungsfrage, die sich lösen lassen dürfte. Als wir einmal einer Sozia das recht schmale Mitfahrerbänkchen anboten und die „Einweisung“ vergaßen, war das fast das Ende einer Fußraste. Sie sind eben nur zum „Rasten“ da, nicht zum Besteigen des Rollers, sonst würden sie sehr bald die „Flügel“. Vielleicht läßt sich daran auch noch etwas ändern. Während man in puncto Stabilität der Fußrasten noch geteilter Meinung sein kann – in Sachen Lackierung darf es nur eine Ansicht geben: verbessern! Zugegeben, wir führen manchmal unter Bedingungen, die etwas ungewöhnlich sind für einen Kleinroller. Aber daß Lack auch dort abblättert, wo uns weder mechanische Einflüsse noch etwaige unzureichende Pflege nachgesagt werden können, ist nicht in Ordnung. Die Chromqualität ist recht gut, den Gepäckträger richtig blank zu halten, macht allerdings einige Mühe. Recht großen Ärger hatten wir mit den Zündkerzen. Die beigegebene Ersatzkerze (SM 14-280 Isolator) schraubten wir noch ein im Vertrauen, daß es sich bei der „gestorbenen“ um einen Kilometer-veteranen handelte. Aber nach kaum 200 km zeigte auch die Ersatzkerze ihren Unwillen, den wohl recht harten Betrieb da unten im 9,5 : 1 verdichtenden Verbrennungsraum weiter mitzumachen. Wir versuchten es – aus der Not eine Tugend machend, da im Handel und bei Minol noch keiner etwas von der Existenz solcher 280er Kerzen mit 14er Gewinde gehört haben wollte – mit dem Wärmewert 240, und es erging uns etwas besser. Wir lassen uns aber nicht nachsagen, die 280er Kerzen verlangten eben Drehzahlen, für die wir nicht gesorgt hätten. Und ob wir gesorgt haben! Leider hielt keine Kerze so lange, daß wir Beobachtungen darüber anstellen konnten, ob der Kraftstoff die Elektroden anknabbert und er letztlich der Übeltäter ist. Im Werk wird man die Ursache des Kerzensterbens vermutlich kennen und tätigen werden. Die „Schwalbe“ hat es wahrhaftig nicht verdient, durch Kerzenprobleme ihren guten Ruf einzubüßen, den sie schon heute erlangt hat.

Denn das Fahren auf dem neuen Simson-Kleinroller macht auch wirklich

Spaß. Das Fahrzeug ist leicht (79 kg) und handlich und bietet sehr viel mehr Fahr- und Ausstattungskomfort als der Vorgänger KR 50. Die Vollschwingerfederung ohne Verstellung ist in gewissem Sinne ein Kompromiß. Sie darf für Solobetrieb nicht zu hart und bei Fahrten mit Sozia nicht so „weich“ werden, daß Fahrbahnunebenheiten zum Durchschlagen führen. Ein Moped ist eben kein doppelt so teures Motorrad. Die Langschwinger aber sind mit der früheren Gummielement-Kurzschwinge überhaupt nicht mehr zu vergleichen. Ein seitliches Ausbrechen des Hinterrades registrierten wir nur bei sehr scharfer Fahrt durch enge Kurven mit holpriger Fahrbahn. Man merkt's, aber es wird nicht gefährlich. Etwas Vorsicht ist dagegen – mehr als bei Motorrädern – geboten beim Überfahren von Straßenbahnschienen im spitzen Winkel. Uns wurde solch ein Unternehmen bei schlecht verlegten Schienen beinahe zum Verhängnis.

Im übrigen lohnt es sich wirklich – nicht nur im Interesse der Lebensdauer der Bereifung – stets mit vorgeschriebenem Luftdruck zu fahren. Ein mit 2,25 at Überdruck gefüllter Reifen läßt die Solofahrt auf gewöhnlicher Landstraße oder auf Buckelpflasterstrecken keinesfalls zum Genuß werden. Andererseits wird der Reifen eine Zweipersonenbelastung nur dann klaglos hinnehmen, wenn er diese 2,25 at auch wirklich aufweist. Wem zum Luftdruckwechsel die Geduld fehlt, der fahre besser immer mit 2,25 at im Hinterradreifen.

Für Freude und Sicherheit beim Fahren sorgen schließlich auch die Blinklichter, die Lichthupe und die großflächige Heckleuchte mit dem gut dimensionierten Bremslicht. Die Bedienungshebel und -knöpfe liegen alle griffnah. Der Drehgriff für die Schaltung ist narrensicher zu bedie-



Problem gelöst: Die Kette ist staub- und wasserdicht geschützt – ein MZ-Knüller, der bei den Suhler Fahrzeugen lange fällig war.

nen, nur eben kann es bei dieser Art Schaltung zum Beispiel passieren, daß man beim Anfahren zunächst im Leerlauf landet, statt im zweiten Gang. Das bringt an verkehrsreichen Kreuzungen mitunter Zeitverlust und verständnisloses Kopfschütteln anderer „Starter“ ein. Wie wär's eigentlich wahlweise mit einer Fußschaltung auch bei der „Schwalbe“? Dazu hat das Werk das Wort.

Wir wollen unseren Bericht jedoch nicht abschließen, ohne noch einmal zu wiederholen, was wir am Anfang sagten: Die „Schwalbe“ hat uns nicht enttäuscht. Im Gegenteil. Sie ist ein Kleinfahrzeug, das für seine Hubraumklasse eine erstaunliche Fahrleistung bietet und sich auch sonst durchaus sehen lassen kann. Um seinen Absatz brauchen sich die Suhler vorerst auch im Inland keine Sorgen zu machen, denn es gab selten ein Fahrzeug, das so gefragt war wie heute die „Schwalbe“. Und daß das nicht nur am schmucken Aussehen liegt – die neuen Farben sind prima –, davon konnten wir uns bei unseren Fahrten über 2500 km überzeugen. —rie



TECHNISCHE DATEN

Motor: M 53 KHL
Arbeitsverfahren: Einzylinder-Zweitakt
Zylinderbohrung: 40 mm
Kolbenhub: 39,5 mm
Hubraum: 49,8 cm³
Verdichtungsverhältnis: 9,5 : 1
Leistung: 3,4 PS bei 6500 min⁻¹
Schmierung: Gemisch 33 : 1 (beim Einfahren 25 : 1)
Kühlung: Zwangskühlung durch Radialgebläse

Elektrische Anlage

Schwunglichtmagnetzündei mit Lichtspulen: 6 V/33 W
Batterie: 6 V/4,5 Ah
Zündzeitpunkt: 1,5 mm v.OT
Zündkerze: M 14-280
Vergaser: BVF-Nadeldüsenvergaser

NKJ 153-5

Vergaserkraftstoff: VK „Extra“ und legiertes „Hyzet“-Zweitakt-Motorenöl

Kupplung: 4-Scheiben-Lamellenkupplung im Ölbad
Kraftübertragung Moto-Getriebe: schrägverzahnte Stirnräder

Getriebe-Hinterrad: Einfachrollenkette 1×12, 7×5,21×114

Getriebe: 3-Gang-Drehgriffschaltung

Gesamtübersetzungen: 1. Gang 31,9 : 1

2. Gang 16,8 : 1

3. Gang 11,1 : 1

Ölmenge im Getriebe: etwa 0,5 l Motorenöl 76 cSt

(entspricht 10 °E bei 50 °C)

Bereifung: 20–2,75, Motortyp

Reifenluftdruck: Vorderrad 1,2 at Überdruck,

Hinterrad (Soziusbetrieb) 2,25 at Überdruck

Hinterrad (Solobetrieb) 1,5 at Überdruck

Fahrwerk:

Vorderrad: Langarmschwinge mit reibungsgedämpften Federbeinen

Hinterrad: Schwinge mit reibungsgedämpften Federbeinen
 max. Einfederung: vorn 105 mm, hinten 85 mm

Leermasse: 79 kg

Zulässige Gesamtmasse: 230 kg

Nutzmasse: 152 kg

Gesamtlänge: 1815 mm

Radstand: 1190 mm

Gesamthöhe: 1125 mm (mit Rückblickspegel)

Gesamtbreite: 745 mm (mit Rückblickspegel u. Blinkleuchten)

Kleinster Wendekreis: 3,5 m

Höchstgeschwindigkeit (gestoppt): 63 km/h

Kraftstoffverbrauch (des Testfahrzeuges): 2,81 l/100 km

Kfz.-Haftpflicht: DDR 8,50 DM, Berlin 10,50 DM

Preis: 1265,- DM

14 50/16