

kr50.de

Jugend und  
**TECHNIK**



Im weiteren Inhalt:

**Turboljet - Zukunft im Luftraum?**

7. JAHRGANG  
MÄRZ 1959  
PREIS 1,- DM

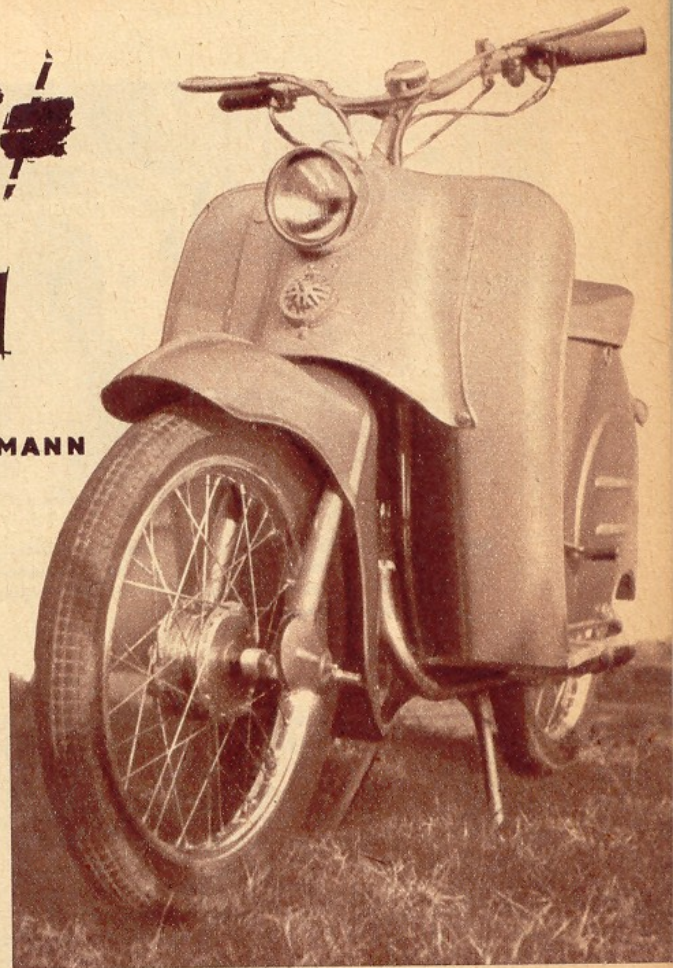
**3**

# Novität im Straßenbild

VON GERD SALZMANN

Man kann sagen, was man will, wir leben doch in einer schnell dahineilenden Zeit. Es ist eine Zeit, die begleitet wird von bedeutsamen technischen Entwicklungen, ob es sich nun um die Atom- oder Raketentechnik handelt, und die gekennzeichnet ist von dem gradlinigen Weg aller Völker, die die Bande nationaler Unterdrückung abgeworfen haben, zum Sozialismus. Verständlich, daß man bei diesen Perspektiven dazu neigt, ins Träumen zu geraten, sich mit Dingen zu beschäftigen, die in den nächsten 10 oder 20 Jahren Verwirklichung finden werden. Verständlich aber auch, daß die Technik immer stärker in das Leben jedes einzelnen eindringt. Sie befreit ihn nicht nur an seinem Platz in der Produktion von schwerer körperlicher Arbeit, sondern dringt auch in der mannigfaltigen Form von Massenbedarfsgütern in den persönlichen Lebenskreis jedes Menschen ein. Schon der Ausdruck „Massenbedarfsgüter“ kennzeichnet dabei, daß es nicht mehr Dinge sind, die lediglich einer engbegrenzten Schicht der Bevölkerung offenstehen, sondern daß es Güter sind, deren die Masse bedarf. Ganz gleich, ob es sich nun um Fernsehapparate, Waschmaschinen oder Fahrzeuge handelt, alle derartigen Entwicklungen helfen uns, die Freizeit zu verschönern oder zu erweitern. Wir bedienen uns also beispielsweise der Motorisierung, weil die höhere geistige Qualifikation, die für die Arbeit nötig ist, auch eine umfassendere Reproduktion der Arbeitskraft verlangt. Wem vor Jahren noch ein kurzer Sonntags-spaziergang oder das Zuschauen von einer Sportplatztribüne aus genügte, will heute hinaus in die Natur und selbst Sport treiben, will sich möglichst an jedem Abend der Woche, bestimmt aber über das gesamte Wochenende in Luft und Sonne tummeln. Deshalb also spart man für den „Trabant“, kauft sich eine Solomaschine oder schnurrt munter mit 50 Kubik davon.

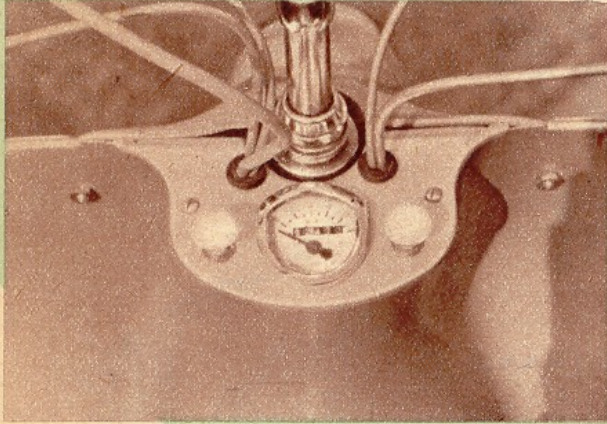
Zu diesen 50 cm<sup>3</sup> soll im folgenden einiges geschrieben werden. Ich schreibe es zu einem Zeitpunkt, da unweit von mir unser neuestes Erzeugnis mit 50 cm<sup>3</sup> Hubraum steht und auf meinem Schreibtisch das Heft 9/1956 von „Jugend und Technik“ liegt. Damals konnten wir stolz über eine Vergleichsfahrt des „SR-1“ mit der „Quickly“ berichten, die vom Rennsteig bis zum Müggelsee führte. Natürlich sind wir zu diesem Zeitpunkt nicht nur die paar Hundert Kilometer gefahren, und so konnten wir mit Recht sagen, das SR-1 ist ein gutes Erzeugnis unserer volkseigenen Industrie. — Jeder der vielen SR-1-Besitzer, die heute noch tagtäglich viele Kilometer mit ihrem Gefährt zurücklegen, wird diesem Urteil zustimmen. Dennoch, wenn ich mir das KR-50, wiederum ein Erzeugnis des VEB Simson-Suhl, anschau, seine technischen Details betrachte und die Fahrteindrücke ins Gedächtnis zurückrufe, muß ich sagen: Was ist aus dem einstigen „Hühnerschreck“ geworden.



Das ist einmal eine Frontansicht des Kleinrollers. Recht gut sind die Vollnabenbremsen wie auch der Kühlluft eintritt zum Zylinder zu erkennen.

Stimmt schon, er hat sich gewaltig gemausert, ist stärker, eleganter und nicht zuletzt praktischer, man kann auch sagen, bequemer geworden. Mit dem „KR-50“ ist eben eine Novität, eine Neuheit, im Straßenbild aufgetaucht. Doch eine solche allgemeine Beurteilung wird Ihnen sicher nicht genügen. Außerdem sieht das so ein bißchen nach Lobhudelei aus, nicht wahr? Also soll der „KR-50“, der „Kleinroller 50 cm<sup>3</sup>“, wie man übersetzen müßte, Farbe bekennen.

Ja Farbe, die ist natürlich bei einem Straßenfahrzeug nicht das Wichtigste, aber da das Wort nun einmal fiel — warum nicht? Der Kleinroller wird wahlweise in hellblauem oder zweifarbig in blau-grauem Hammerschlaglack geliefert. Was davon hübscher aussieht, wage ich nicht zu beurteilen. Vielleicht kann das nur eine Frau sagen, indem sie danach geht, was besser zu ihrem neuen Kostüm paßt. Wie dem auch sei, meines Erachtens sind beide Farbgebungen gleichwertig und in ihrer Qualität auch recht robust. Was mich viel mehr interessieren würde, wäre die Beantwortung der Frage: Warum werden in Suhl nicht weitere Farbtöne verwandt? Was beim „richtigen“ Roller möglich ist, sollte sich doch auch beim Kleinroller verwirklichen lassen. Müssen wir denn alle blau (gemeint ist die Farbe) durch die Gegend fahren? Leuchtendrot, Dunkelgrün, Zitronengelb und vielleicht auch Schwarz würden der Karosserie auch nicht übel zu Gesicht stehen.



Das „Armaturenbrettchen“. Das Tachometer, das einst im Scheinwerfer war, ist dort hingewandert. Weiterhin erkennt man die Fernbedienungsknöpfe für Starterklappe und Tupfer.

Beim „KR-50“ kann man wahrlich von einer Karosserie sprechen. Sie gleicht in vielen Details denen ihrer großen Brüder, besteht also aus Beinschild, Motorverkleidung, Fußbrettern und Hinterradabdeckung. Demzufolge weist sie also auch den gleichen Vorteil auf. Das ist der bei einem Zweiradfahrzeug größtmögliche Schmutz- und Spritzschutz. Wer wollte den heute wirklich noch missen? Natürlich kann man sich auch Schafstiefel, Gummihosen oder ähnliches anziehen. Wenn ich aber die Garantie habe, daß in meinem halbwegs neuen Anzug nicht schon bei 10 km Fahrt drei Ölflecke reinkommen, warum soll ich dann nicht in vernünftiger Kleidung von der Arbeit nach Hause fahren oder zum Sportplatz eilen?

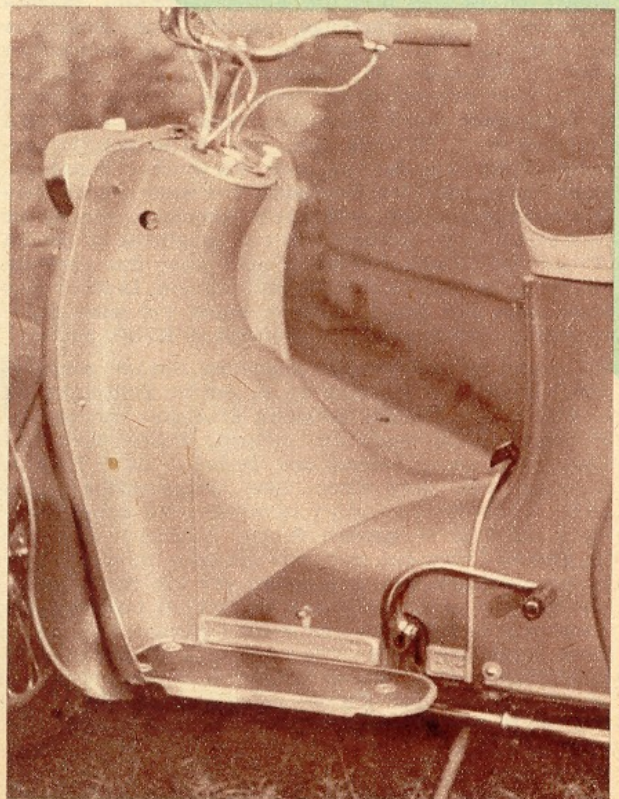
Mit der Aufzählung der Hauptteile der Karosserie ist eigentlich schon das Wesentlichste gesagt. Wäre noch zu bemerken, daß auf dem Hinterradschutzblech entsprechend der schräg abfallenden Karosserielinie ein ebenfalls schräg liegender Gepäckständer Anbringung fand. Daß er verchromt ist und einen recht praktischen Gummigurt besitzt, sei an dieser Stelle dankbar vermerkt. Die Hinterradabdeckung, die bereits unter dem Sattel beginnt, hat noch einen weiteren Vorteil mit sich gebracht. So ist der jetzt verwendete Schaumgummisattel, der nach dem Vorbild der Simson-Sport konstruiert wurde, aufklappbar. Unter ihm findet man die Luftpumpe, den Kraftstofftank mit Einfüllstutzen und einen kleinen Raum, in dem die Werkzeugtasche serienmäßig untergebracht wurde, in dem man aber auch bequem noch Handschuhe, Kopfhaube und dergleichen Krimskrams verstauen kann. Diese Möglichkeit bietet sich deshalb an, weil der Klappsitz mit einem Sicherheitsschloß verriegelt werden kann. Alles in allem also eine gute, wohldurchdachte Angelegenheit. Hierbei, wie auch bei vielen weiteren noch zu besprechenden Details taucht ganz ernsthaft die Frage auf, warum nicht auch der „Wiesel“ und vielleicht auch sein späterer Nachfolger mit derartigen kleinen Raffinessen, die uns Kraftfahrern aber doch so willkommen sind, ausgestattet wird. Eine kritische Bemerkung zur Karosserie sei jedoch noch gestattet: Warum auch das halbe Hinterrad verkleidet wurde, ist kaum zu ergründen. Das Ding, in Form der Jawa-Verkleidung gestaltet, hätte den gleichen Vorteil. Hinzu käme aber noch das Plus der leichteren Reinigungsmöglichkeit.

Sprach ich soeben von der Karosserie, so steht damit in engem Zusammenhang auch der Rahmen. Es ist

natürlich nicht mehr der einstige vom SR-1 und SR-2 gewohnte Rohrrahmen. An seine Stelle ist vielmehr ein Brückenrohrrahmen getreten, der natürlich eine viel höhere Festigkeit als sein Vorgänger besitzt, ohne den andererseits auch die weitgehende Verkleidung nicht denkbar wäre. An bekannter Stelle wurde in dem Rahmen der hinreichend erprobte Rheinmetall-Motor aufgehängt.

Er besitzt wie ehemals Frischluftkühlung, was andererseits den Motortunnel der Verkleidung bedingte. Der Kraftstofftank ist, das wurde schon gesagt, von vorn nach hinten gewandert und liegt jetzt in neuer Form unter dem Fahrersitz. Vorn dagegen ist nun nur noch das Beinschild, das auch die Lenksäule umgibt, zu finden.

Kommen wir zum Motor. Es ist, wie bereits betont, der von unseren bisherigen Mopeds bekannte Einzylinder-Zweitaktmotor mit Flachkolben. Bei einer Bohrung von 38 mm und einem Hub von 42 mm hat er immer noch 47,6 cm<sup>3</sup> Hubraum. Seine Verdichtung wurde allerdings auf 7,5 : 1 erhöht, so daß er jetzt bei 5500 U/min 2,1 PS abgibt. Diese erhöhte Leistung wird nur zum Teil durch das größere Gewicht von 65 kg wieder „aufgefressen“. Es kommt immer noch eine größere Leistung zum Tragen, die sich natürlich in einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ausdrückt. Ist der „KR-50“ sauber eingefahren, so sind auf ebener Strecke unbedingt 50 km/h zu halten. Aber zu diesen Einzelheiten wollte ich eigentlich noch gar nicht kommen. Man muß vielmehr noch etwas zum Fahrwerk des neuen Rollers sagen. Gegenüber unseren Mopeds wurde die Radgröße nämlich auf 20“ herabgesetzt. Das geschah nicht nur, um eine günstigere Verkleidungsmöglichkeit zu erreichen, sondern zum anderen bringt das auch eine bessere Schwerpunktlage mit sich. Machen Sie einmal eine Probe-



fahrt, und Sie werden erstaunt sein, wie sicher man sich mit diesem Fahrzeug auch ohne Knieschluß und Fußrasten in die Kurve legen kann.

Zum Fahrwerk gehört natürlich die Radaufhängung. Sie ist vorn mit Kurzschwinge und Gummifeder-element gleichgeblieben, aber hinten — ! Ja, hinten ist eine kleine Delikatesse entstanden, dadurch, daß eine schraubengefederte Langschwinge zum Einbau kam. Wie weich diese ganze Angelegenheit, noch in Verbindung mit dem Schaumgummisattel ist, läßt sich kaum beschreiben. Das muß man ausprobieren, um zu einem gerechten Urteil zu kommen. Andererseits ist diese Schwinge nicht etwa so weich, daß das Hinterrad bei jedem Kopfsteinpflaster zum Schwimmen kommt, nein, durchaus nicht. Hier ist, soweit ich das beurteilen kann, gerade die richtige Dosierung gefunden worden. — Erwähnte ich bereits, daß es sich um ein verhältnismäßig schnelles Fahrzeug handelt, so geht bereits daraus hervor, daß es auch „schnelle“ Bremsen haben muß. Das ist schon mit den von der letzten Ausführung des SR-2 bekannten Renax-Vollnabenbremsen der Fall.

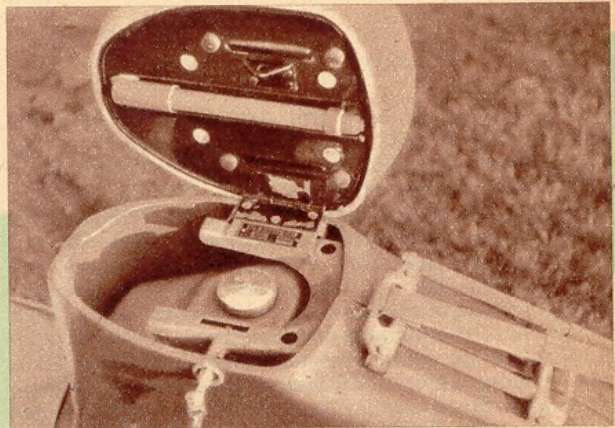
Wenden wir uns, wie bereits versprochen, noch kurz der Beschreibung der vielen kleinen technischen Details zu, die wohl mancher geneigt ist, kurz mit einem Schlagwort als „Knüller“ zu bezeichnen. Da wäre zunächst einmal das kleine Armaturenbrett. In seiner Mitte wurde das sonst im Scheinwerfer gelegene Tachometer untergebracht. Das hat den Vorteil, daß man den Scheinwerfer mit einer schmucken Verkleidung umgeben konnte, aber zugleich den Nachteil, daß es nicht mehr beleuchtet ist. Da aber andererseits kaum mehr als 50 km/h bei der Fahrt anliegen, kommt man ja auch ohne Geschwindigkeitskontrolle nicht mit der Straßenverkehrsordnung in Konflikt. Links und rechts des Tachometers schauen zwei kleine

Der Fußraum des „KR-50“ wird durch den Motor-tunnel geteilt. Was noch zu beachten wäre, ist der jetzt an Stelle von Pedalen vorhandene Kickstarter und der abziehbare Benzin-hahn.

Wird das Sattelschloß geöffnet, so läßt sich der breite Schaumgummisitz aufklappen, unter dem die Luftpumpe wie auch der Einfüllstutzen des Kraftstofftanks liegen.

Zugknöpfe aus dem Armaturenbrett, während der linke mittels Bowdenzug die Starterklappe am Vergaserluftfilter schließt, ist durch Bewegen des rechten Knopfes der Tupfer am Schwimmergehäuse „aus der Ferne“ zu betätigen. Das ist nicht nur sehr bequem, sondern bringt zugleich auch den Vorteil stets sauberer Finger mit sich. Gleich unter dem Armaturenbrett ist linksseitig ein Lenkerschloß eingebaut. Das ist eine anerkanntenswerte und recht praktische Diebstahlsicherung. Daß der hierfür benötigte Schlüssel identisch mit dem ist, der das Sattelschloß betätigt, versteht sich wohl von selbst. Übrigens Diebstahlsicherung, da gibt es noch einen weiteren Schutz, und das ist folgender: Zur Bedienung des Kraftstoffhahnes mußte derselbe mit einer verlängerten Welle aus der Sattel-Hinterradverkleidung nach vorn herausgeführt werden. Der Clou daran ist nun, daß der Hahn, der die Form eines Motorradzündschlüssels hat, in Stellung „zu“ abgezogen werden kann. Auch aus diesem Grunde ist ein Diebstahl des Fahrzeugs also nicht so einfach.

Daß an Stelle der bisherigen Tretkurbeln Fußbretter die Füße aufnehmen, wurde bereits erwähnt. Das hat nicht nur den Vorteil eines erhöhten Spritzschutzes, sondern auch einer wesentlich bequemeren Lage der Füße. Wer mit einem Moped schon einmal 200 km oder gar mehr ohne Unterbrechung gefahren ist, wird mir beipflichten, daß in der widernatürlich gespreizten Haltung der Beine, die ja durch die Pedalstellung bedingt war, doch die Gefahr des Wadenkrampfes nahelag. Klar, man wird nicht alle Tage eine derartige Gewalttour machen. Aber erkennen muß man, daß solche Fußbretter, wie sie der „KR-50“ aufzuweisen hat, wesentlich bequemer sind. Die Bretter haben logischerweise zur Folge, daß eine besondere Fußbremse eingebaut werden mußte. Rechtsseitig wie bei allen Rollern wurde sie angelegt. Hinter dem linken Fußbrett wurde der durch den Wegfall der Pedale bedingte Kickstarter angebracht, der sich ohne Schwierigkeiten, wie man an dem kleinen Hubraum ermes sen kann, durchtreten läßt. Mag diese kurze Beschreibung der vielen Klitzekleinigkeiten genügen, in ihrer Gesamtheit machen sie doch ein großes Plus aus.



Wäre abschließend noch etwas zum Fahrverhalten des Maschinchens zu sagen. Rundweg mag die Zusammenfassung vorangestellt sein: Es ist ein nettes Fahrzeug, an das man sich mächtig schnell gewöhnt. Ob es sich nun um die gute Straßenlage infolge des niedrigen Schwerpunkts oder die kurzen Bremswege infolge der großflächigen Vollnabenbremsen handelt, immer kann man mit dem Kleinroller zufrieden sein. Zur Motorleistung ist nicht viel zu sagen. Ihre hohe Qualität ist bereits von zahlreichen Beschreibungen unserer Mopeds her bekannt. Daß die hier erreichte höhere Leistung natürlich auch einen höheren Kraftstoffverbrauch nach sich zieht, liegt auf der Hand. Das Werk gibt ihn mit 2,5 l/100 km an. Das ist übertrieben. Ich bin nie über 2,3 l/100 km gekommen, und das bei scharfer Fahrweise. Möchte ich nur noch erwähnen, daß sich die gute Straßenlage wie auch die hervorragenden Federungseigenschaften für mich am besten dadurch bewiesen, daß unsere Redaktion das Fahrzeug Anfang Dezember erhielt. Schneeglätte, Rutschasphalt, gefrorene Schlammwege und Spurrinnenbildung hat der neue Kleinroller vom VEB Simson-Suhl seitdem hinnehmen müssen. Er tat das in jedem Fall mit großer Sicherheit und munter schnurrendem Motor.

Na, wie wär's, treffen wir Sie auch bald auf „KR-50“?