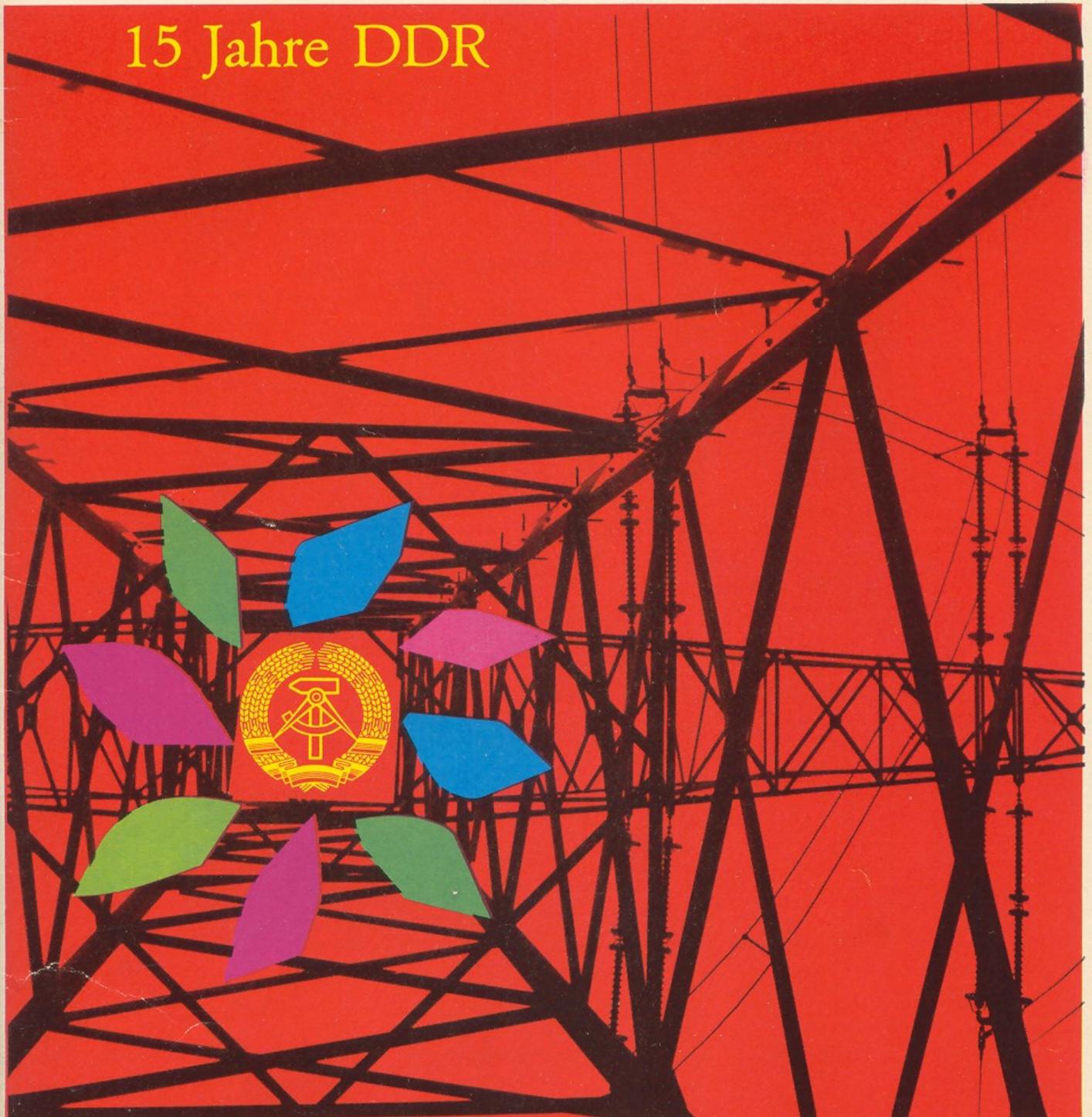


kr50.de

10
Oktober 1964
1,20 MDN



15 Jahre DDR





BENEHMEN WIE EIN GROSSER...

Erfahrungen
mit dem
Simson-Kleinroller
„Schwalbe“
Typ KR 51

Wer schwerere Sachen gewöhnt ist, wird zunächst etwas mißtrauisch sein, wie ich es war, als ich den Kleinroller „Schwalbe“ zum Testen übernahm. Nach einiger Fahrzeit ist jedoch aus diesem Mißtrauen eine große Hochachtung vor unseren Fahrzeugbauern aus Suhl geworden.

Ich hatte sehr bald bemerkt: Die „Schwalbe“ ist ein konstruktiv ausgereiftes, solide verarbeitetes Fahrzeug. Während der zurückgelegten 600 Kilometer hat sie nicht einmal versagt, wobei sie beileibe nicht geschont wurde. Ob zu zweit oder allein, im Stadtverkehr auf glatter Asphaltstraße, über Kopfsteinpflaster, auf Wald-, Wiesen- und Sandwegen leistet sie Erstaunliches. Steigungen nimmt sie im richtigen Gang freudig und ohne zu mucken, und das auch, wenn sie die zulässige Nutzmasse von 152 kg zu tragen hat.

Dennoch habe ich einige Vorschläge, die man im Herstellerwerk beachten sollte. Die Fußrasten für den Soziusfahrer müssen unbedingt robuster in ihrem Aufbau sein. Das Klemmen der Haltevorrichtung durch den Gummiüberzug der Fußrasten genügt auf keinen Fall. Bei mir kam es des öfteren vor, daß die Fußrasten nach unten wegknickten. Darin liegt ein Gefahrenmoment für den Soziusfahrer.

Die Befestigung des Abdeckbleches für den Zündlichtschalter sollte ebenfalls geändert werden, da die vier Aluminiumblechnippel bei der Montage zu schnell brechen und sich das Abdeckblech nach einiger Zeit löst. Die drei Schrauben, mit denen der Zündlichtschalter im Scheinwerfergehäuse befestigt ist, sollten verlängert werden und gleichzeitig das Abdeckblech halten.

Ein Verlängern der Sitzbank um etwa 5 cm würde

sich ebenfalls sehr vorteilhaft für den Soziusfahrer erweisen.

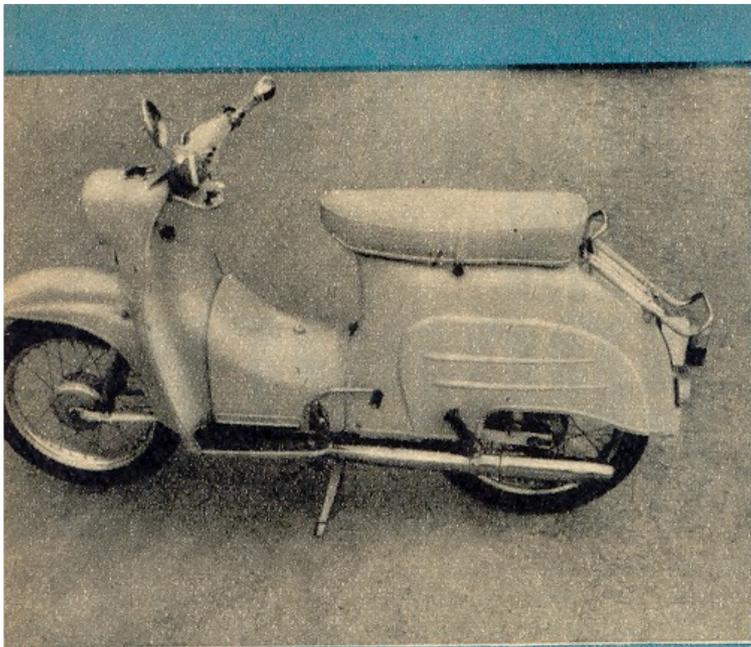
Im großen und ganzen kann ich nur wiederholen: Ein Fahrzeug mit Niveau, das für den Stadtverkehr und kurze Strecken äußerst gut geeignet ist. Wer sich ein leichtes und schnelles Fahrzeug für diese Zwecke wünscht, sollte zur „Schwalbe“ greifen, wobei der Preis von 1250 MDN für dieses solide Zweiradfahrzeug auf keinen Fall zu hoch ist.

Motor und Fahrgestell

Der Zweitaktmotor arbeitet nach dem Prinzip der Umkehrspülung. Mit einem Zylinder mit einer Bohrung von 40 mm und einem Kolbenhub von 39,5 mm hat er einen Hubraum von 49,8 cm³. Bei einem Verdichtungsverhältnis von 9,5 : 1 leistet er 2,5 kW (3,4 PS) bei 6500 U/min.

Die Kühlung erfolgt durch den von einem Radialgebläse erzeugten Luftstrom, der zum Zylinderkörper und -deckel durch die Luftführung gelenkt wird. Auf der Schwungscheibe des Magnetzünders ist das Schaufelrad des Gebläses aufgesetzt. Weiterhin wirkt die sogenannte innere Kühlung. Durch den Vergaser wird Frischgas angesaugt, das zu seiner Verdampfung dem Motor einen bestimmten Wärmebetrag entzieht. Ist der Kraftstoffanteil im Gemisch zu gering, so wird dem Motor nicht genügend Wärme entzogen, wodurch trotz guter Außenkühlung die Motortemperatur steigt und schädliche Folgen auftreten können. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, stets das richtige und angegebene Mischungsverhältnis zu fahren.

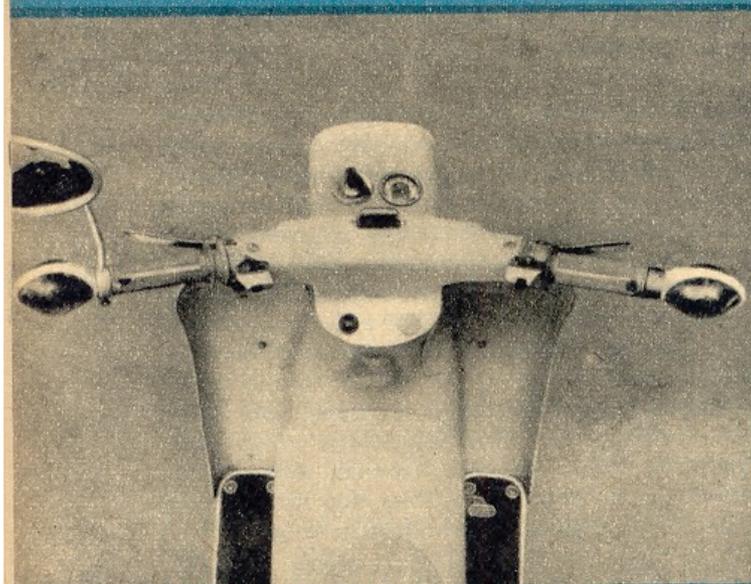
Der Rahmen ist als verwindungssteifer Doppelrohrrahmen ausgelegt. Eine wartungsfrei gelagerte



1



2



3

(Gummi-Silentbuchsen-)Langschwinge, die durch reibungsgedämpfte Federbeine abgestützt wird, führt das Vorderrad. Wartungsfrei gelagert ist auch die Hinterradschwinge, die ebenfalls durch reibungsgedämpfte Federbeine abgestützt ist. 105 mm beträgt die maximale Einfederung vorn und 85 mm hinten. Innerhalb des Schutzbleches und der hinteren Verkleidung liegen die Federbeine. Als Fahrwerk dienen zwei Alu-Vollhornfelgen von 1,50 A \times 16. Die Reifengröße ist 20 \times 2,75. Die überdimensionalen mechanischen Innenbackenbremsen haben einen Bremsstrommeldurchmesser von 125 mm, die wirksame Bremsbelagfläche jedes Rades beträgt 58 cm². Vorder- und Hinterrad sind gegenseitig austauschbar. Dabei ist zu erwähnen, daß der Fußbremshebel sehr günstig und fußgerecht angebracht worden ist.

Karosserie

Etwa 70 Prozent des Rollers deckt die Karosserie ein. Bis auf das Vorderrad und 50 Prozent des Hinterrades sind alle Teile des Rollers verkleidet. In der Formgebung entspricht sie dem heutigen Stand von Kleinmotorrollern. Ein Motortunnel deckt den Motor ab und wird von einer Rändelschraube gehalten. Ohne Schwierigkeiten läßt er sich abheben, so daß man sehr gut an den Motor und die Zündkerze herankommt. Unter der Sitzbank liegen Einfüllstutzen für den Tank, Nische für die Werkzeugtasche und Luftpumpe.

Eine bequeme Fußhaltung für den Fahrer gewährleistet der Trittboden, der ihn und den Sozius sicher vor Schmutz schützt. Wünschenswert wäre es, wenn zwischen Tupper und Starterklappe ein kleiner Haken angebracht wird, an dem ein Netz oder kleinere Gegenstände angehängt werden können. In der Mitte der oberen Spritzbleche ist gesondert das eckig geformte Scheinwerfergehäuse zu finden, in dem Zündlichtschalter und Tachometer untergebracht sind. In der form-schönen Lenkerverkleidung befindet sich die Parkleuchte. Sehr zu begrüßen ist, daß die „Schwalbe“ mit einer Lichthupe ausgerüstet ist, jedoch wäre es bequemer, wenn der Knopf für die Lichthupe oberhalb des Ablendschalters angebracht wäre.

Auf der linken Seite des Lenkers liegen kombiniert Hupenknopf, Lichthupe und Ablendschalter. Der Schaltdrehgriff und der damit verbundene Kupplungsgriff lassen sich durch ihre günstige Lage gut bedienen. Deutlich ist die Schaltstellung der Gänge auf dem Schaltdrehgriff erkennbar — Rückspiegel und die linke Blinkleuchte vervollständigen den linken Lenkergriff. Auf der rechten Seite befinden sich Handbremshebel, Gasdrehgriff, Schalter für die Blinkleuchten und die rechte Blinkleuchte.

Der Benzinhahn liegt unterhalb des Fahrersitzes und ist ohne weiteres während der Fahrt auf Reserve zu schalten. Der Kickstarter linksseits der Karosserie stört weder Fahrer noch Sozius. Das freie Abstellen des Kleinrollers ermöglicht der Kippständer unterhalb der Karosserie. Die Feder, die den Kippständer bei Fahrt in hochgeklappter

Stellung hält, fungiert gleichzeitig als Rückzugsfeder für den Fußbremshebel. Auf jeden Fall ist zu empfehlen, den Kleinroller vor dem Anreten vom Kipfständer zu nehmen.

Triebwerk

Die vom Kurbeltrieb erzeugte Drehbewegung wird durch ein schräg verzahntes Zahnradpaar auf die Kupplung, die ihrerseits wieder auf der Antriebswelle des Getriebes sitzt, und von dort über die verschiedenen Gangradpaare und die Antriebswelle auf das Kettenritzel übertragen. Die weitere Kraftübertragung geschieht über eine vollkommen gekapselte Rollenkette auf das hintere Kettenrad (34 Zähne) und von dort über Mitnehmerzapfen und den Elastikring auf die Hinterradnabe.

Elektrische Anlage

Sie besteht aus dem Zündstromkreis und den beiden Lichtstromkreisen. Der Schwunglichtmagnetzünder vereinigt in sich den Magnetzünder, der den zur Entzündung des Kraftstoff-Luft-Gemisches erforderlichen Zündfunken liefert, sowie einen Wechselstromerzeuger, der den Strom für die Beleuchtung und zum Laden der Batterie abgibt. Licht- und Zündstromerzeuger arbeiten unabhängig voneinander.

Die Batterie ist die Stromquelle für Signalhorn, Blinkanlage und Parklicht. Sie befindet sich unter dem Armaturenblech und kann durch eine seitliche Öffnung im Vorderteil der Karosserie herausgenommen werden.

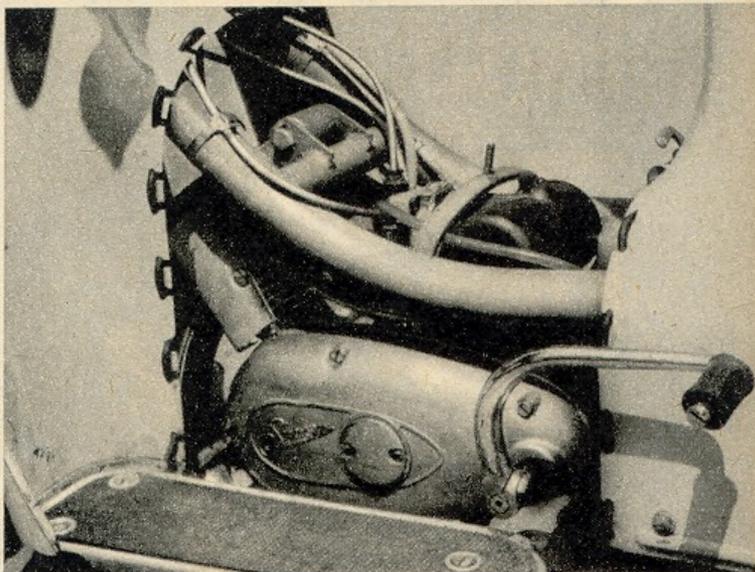
Fahrleistung

Wie gesagt, die „Schwalbe“ hat mich nicht einmal „verlassen“. Die günstigste Fahrgeschwindigkeit für zwei Personen liegt zwischen 45... 50 km/h. Bei dieser Geschwindigkeit läuft der Motor ohne besondere Anstrengung rund. Ohne Sozius und Gepäck für sie zwischen 55... 58 km/h am ruhigsten. Die Federung ist sehr gut, und selbst bei Kopfsteinpflaster und voller Belastung schlägt sie kaum durch.

Der vom Werk mit 2,7 l auf 100 km Fahrstrecke angegebene Kraftstoffverbrauch wurde trotz aller Mühe nicht erreicht. Mein Verbrauch lag im Schnitt bei 2,5 l. Dazu ein Tip. Bei Erreichung der gewünschten Geschwindigkeit den Gasgriff so weit zurücknehmen, daß der Roller die Geschwindigkeit hält. Man spart dabei gut 10 Prozent Kraftstoff ein. Auf jeden Fall sollte man VK „Extra“ und legiertes (Hyzet-)Zweitakt-Motorenöl fahren. Der Kraftstoffinhalt des Kraftstoffbehälters reicht gut für eine Strecke von 250 km.

Wenn ich als Überschrift „Benehmen wie ein Großer...“ wählte, dann deshalb, weil sich die „Schwalbe“ — entsprechend ihrer kleinen Leistung — „wie ein Großer“ benimmt. Es gibt kein Schlingern und auch kein Rutschen. Und selbst die gefürchteten Straßenbahnschienen in Berlin machten ihr und mir nichts aus.

Gerhard Kunter



4

Einige technische Daten

Motor-Typ	M 53 KHL
Arbeitsverfahren	Zweitakt
Anzahl der Zylinder	1
Zylinderbohrung	40 mm
Kolbenhub	39,5 mm
Hubraum	49,8 cm ³
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 6500 U/min
Kühlung	Zwangskühlung durch Radialgebläse
Inhalt des Kraftstoffbehälters	6,8 l, davon etwa 0,8 l Reserve
Reiseverbrauch	auf 100 km Fahrstrecke etwa 2,7 l Zweitaktmischung 33 : 1
Testverbrauch	2,5 l
Kupplung	4-Scheiben-Lamellenkupplung im Ölbad
Bereifung	20—2,75, Motortyp TGL 6497
Felgenprofil	1,50 A X 16 TGL 12 731
Reifenluftdruck	
Vorderrad	1,2 at Überdruck
Hinterrad, Solobetrieb	1,5 at Überdruck
Hinterrad, Soziusbetrieb	2,25 at Überdruck
Leermasse	78 kg
Zul. Gesamtmasse	230 kg
Nutzmasse	152 kg
Anzahl der Sitze	2
Zul. Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Gesamtlänge	1815 mm
Radstand	1190 mm
Gesamthöhe	1125 mm (mit Rückspiegel)
Gesamtbreite	745 mm (mit Rückspiegel und Blinkleuchten)
Kleinster Wendekreis	3,5 m
Signalanlage	Gleichstromsignalhorn 6 V und Lichthupe

Bildunterschriften

1 Linke Seitenansicht des Kleinmotorrollers. Deutlich sichtbar unterhalb des Motortunnels der Kickstarter.

2 Rechte Seitenansicht des Kleinrollers. Deutlich sichtbar der Fußbremshebel im Trittboden.

3 Im eckigen Scheinwerfergehäuse sind der Zündlichtschalter und das Tachometer untergebracht. In der Mitte der Lenkerverteilung die Parkleuchte. Darunter der Tufter und die Starterklappe. An der linken Seite des Lenkers die Blinkleuchte, der Rückspiegel, der kombinierte Kupplungsschalt Drehgriff und der kombinierte Abblendschalter mit Lichthupe und Knopf für die Hupe. Auf der rechten Seite der Schalter für die Blinkleuchte, der Handbremshebel, der Drehgasgriff und die rechte Blinkleuchte.

4 Unterhalb des Motortunnels befindet sich der Motor mit dem Getriebeblock. Im Vordergrund der Kickstarter.