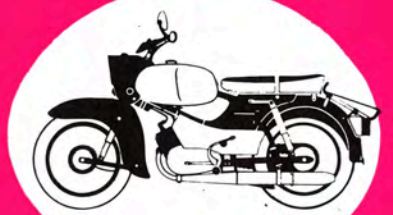
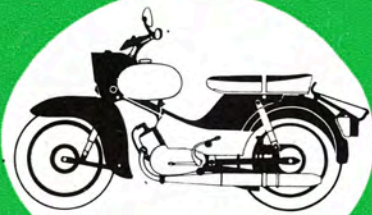
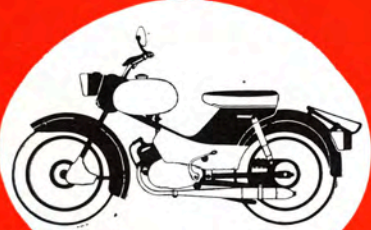


simson

INFORMATION

1968



INFORMATION '68

Es gibt viele Gründe dafür, daß die Popularität der Simson-Motorzweiräder ständig wächst. Da ist einmal die sinnvolle Gestaltung der verlängerten Freizeit breiter Bevölkerungsschichten und zum anderen der Drang, sich von den öffentlichen Verkehrsmitteln freizumachen. Die wesentliche Rolle spielt jedoch die hervorragende Qualität der Simson-Kleinkrafträder, die in vielen Ländern der Erde geschätzt wird. Motorzweiradfahrer von heute verlangen aber nicht nur Qualität, sie fordern auch ein geschmackvolles Aussehen und eine komfortable Ausstattung der Maschinen. Und für die verschiedenen Verwendungszwecke soll es auch verschiedene Typen geben. Alle Kundenwünsche in dieser Richtung wurden deshalb bei der Schaffung der neuen Simson-Kleinkraftrad-Palette berücksichtigt. Alle Anregungen fallen bei Simson auf fruchtbaren Boden, sind doch alle Mitarbeiter unseres Werkes — vom Konstrukteur bis zum Facharbeiter — dem Motorzweirad verbunden. Wir halten auch weiterhin mit den Simson-Freunden in aller Welt engsten Kontakt.



VEB
FAHRZEUG- UND GERÄTEWERK
SIMSON SUHL

simson

TEST

4 FAHRER

4 KLEINKRAFTRÄDER

EINE MEINUNG!

1



Spots



2



Stars



3



Schwab



4



Spender



INFORMATION
'68

simson

MOKICK

50 km/h



spatz

2,3 PS

bei
5250 U/min

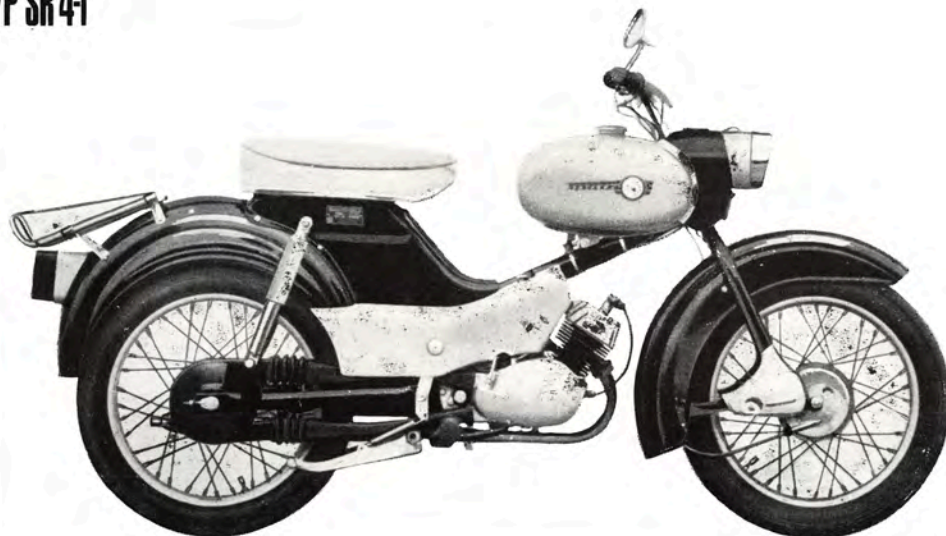
Zuverlässig wie ein Roboter

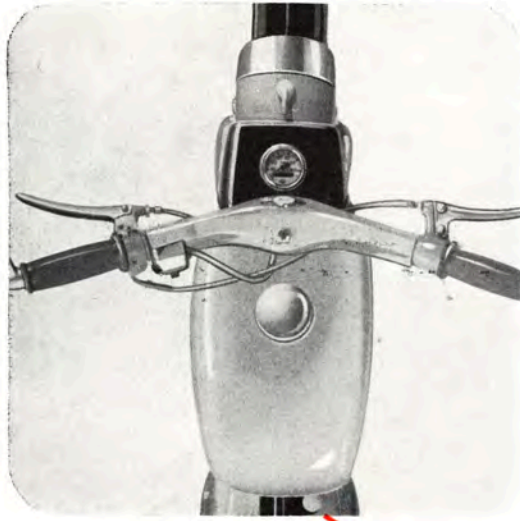
Bernhard St. in M.: „Als Sechszehnjähriger war ich bereits glücklicher Besitzer eines Simson-Mopeds. Zwar hatte es schon einige tausend Kilometer hinter sich, aber es „spürte“ noch ausgezeichnet. Mit Beginn meiner Lehrzeit vor etwa drei Jahren erfolgte erfreulicherweise ein Modellwechsel. Das gut ausgefallene Schulabschlußzeugnis dürfte hierfür entscheidend gewesen sein.

Seitdem ist ein Simson-„Spatz“ mein ständiger Begleiter bei Sonne, Wind und Wetter — durch alle vier Jahreszeiten. Täglich sind es etwa 20 km die wir beide rein dienstlich absolvieren. Die Fahrt zum Lehrbetrieb hat immer knappe Fahrzeiten, und da muß mir mein „Spatz“ beweisen, was in ihm steckt. In Stich gelassen hat er mich noch nie, Robustheit, Zuverlässigkeit und besonders Wirtschaftlichkeit sind seine starken Seiten. Auch für eine private Geländefahrt muß er oftmals herhalten — eine heiße Sache. Aber ohne zu murren trägt mich der „Spatz“, mit ihm komme ich überall hin.“

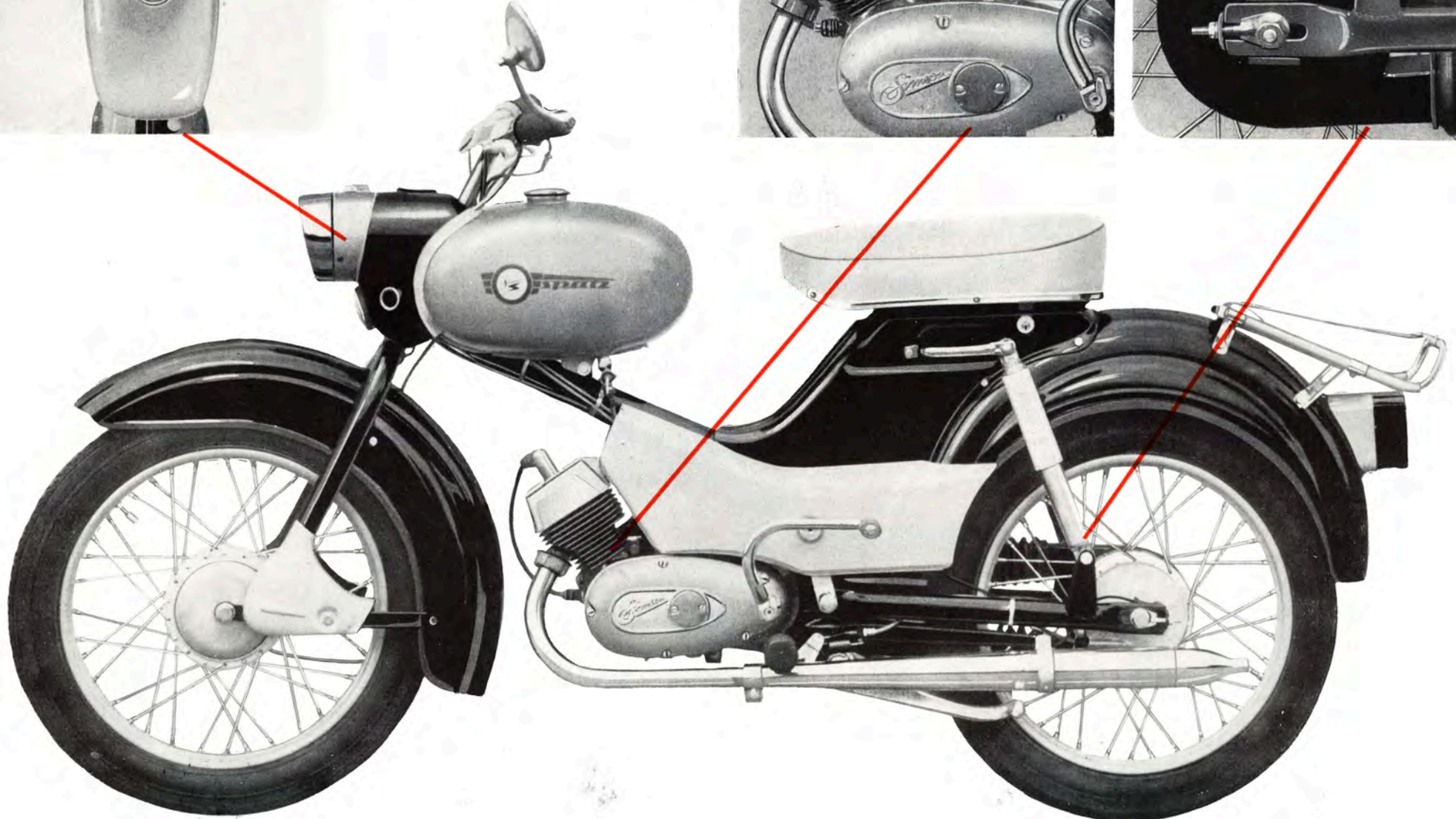
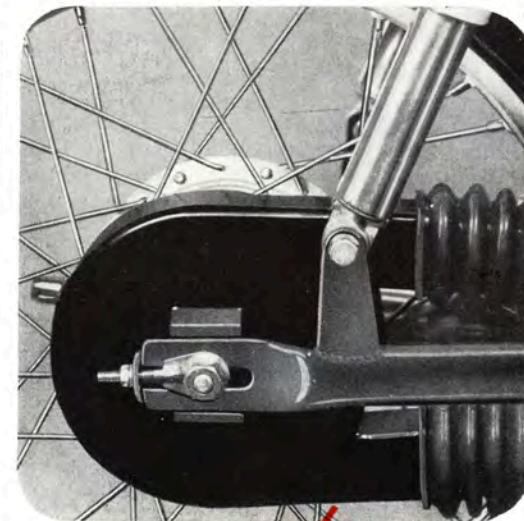
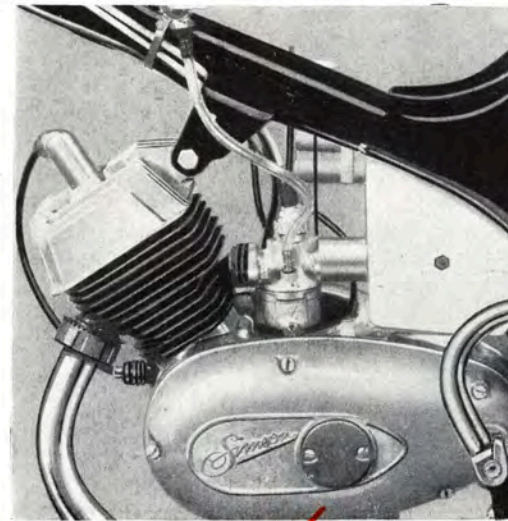
Überschwänglich ist diese Äußerung nicht, denn mit einem Simson-Mokick fährt man

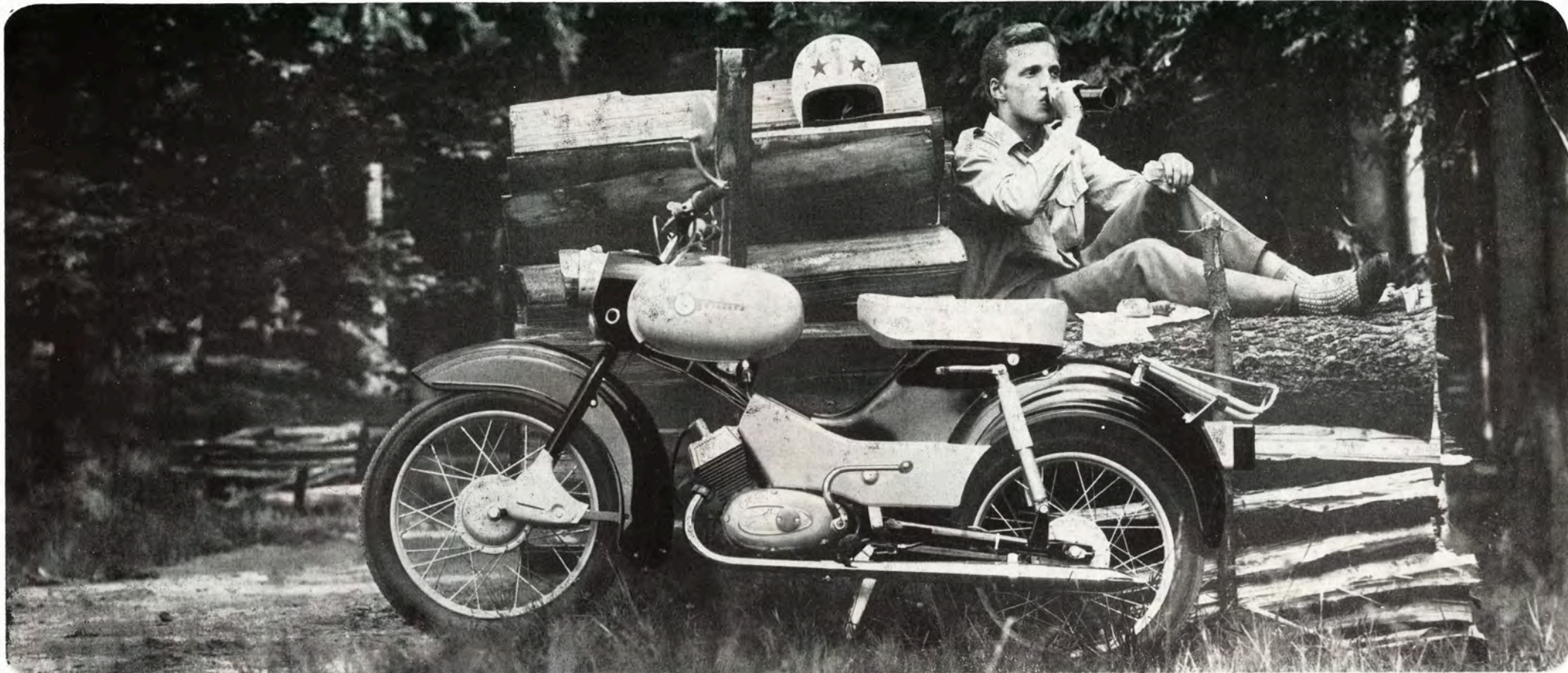
TYP SR 4-1





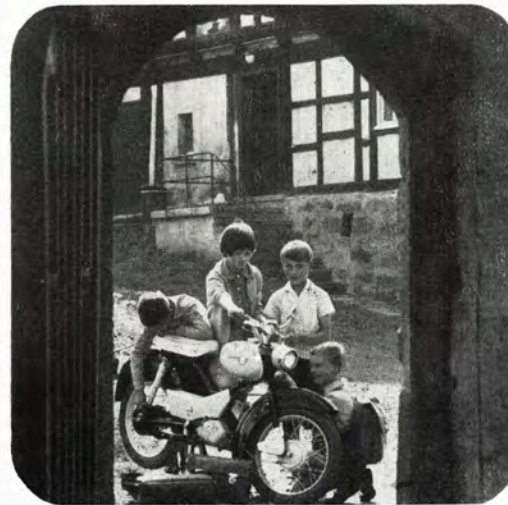
in der Tat sehr gut. Das war schon mit den früheren Modell SR 2 E und seinen Vorgängern so, erst recht trifft es aber auf den modernen Typ SR 4-1 zu. Worin unterscheidet sich das frühere Modell SR 2 E von dem jetzigen Typ SR 4-1? Der hauptsächlichste Unterschied zwischen beiden liegt darin, daß das ehemalige Simson-Moped das Fahrrad als Vorbild hatte, das neue Simson-Mokick sich aber vom modernen Kleinkraftrad ableitet. Waren beim SR 2 E Rahmen, Sattel und Bereifung fahrradähnlich, so ist der „Spatz“ mit einem kräftigen Zentralträgerahmen, einer langhubigen Federbein-Hinterradschwinge, einem größeren





Kraftstoffbehälter, einer weichen Schaumgummi-Sitzbank und mit motorradähnlichen Reifen ausgestattet. Der offene Kettenschutz mußte einer staubdichten Kettenkapselung weichen. Die Schaltung erfolgt wie bisher über einen kombinierten Kupplungs-Schaltdrehgriff. Selbstverständlich erfuhr auch der Motor des SR 4-1 gegenüber seinen Vorgängern wesentliche Verbesserungen, ohne dessen Robustheit zu beeinträchtigen. Letzteres ist ja insbesondere für den rauen Alltagsbetrieb von Bedeutung.

Die wichtigste technische Verbesserung am Triebwerk des Simson-Mokick „Spatz“ des Baujahres 1968 bezieht sich auf die Vervollkommnung des Ansaugtraktes. Durch Verwendung eines neuentwickelten Ansaugeräuschkämpfers, dessen voluminöses Gehäuse aus Plaste sich unter der Seitenverkleidung befindet, wurde eine beachtliche Senkung des Geräuschpegels erreicht. Der „Spatz“ zwitschert nun um drei Phon leiser, was neben den Fahrern auch die übrigen



Straßenpassanten freudig begrüßen werden. Außerdem wurde durch die verbesserte Abstimmung von Ansaug- und Abgasanlage, sowie durch Veränderungen am Vergaser eine Senkung des Kraftstoff-Normverbrauches um 0,3 l/100 km erzielt. Diese Ersparnis werden vor allem die Fahrer, die ihr Simson-Mokick täglich auf weiten Strecken benutzen, äußerst dankbar vermerken. Auf vielseitigen Wunsch der in- und ausländischen Kunden wird die 1968er SR 4-1 Ausführung nur noch mit feststehenden Fußrasten und Kickstarter geliefert.

Als würdiger Vertreter der Mopedklasse war der „Spatz“ schon immer sehr reichhaltig und komfortabel ausgestattet. Das Prädikat „preiswert“ war ihm von breiten Bevölkerungskreisen von Anfang an verliehen worden. Durch die neuesten Verbesserungen hat sich der Gebrauchswert des Simson-Mokick SR 4-1 aber noch weiter erhöht. Das bereits mit einem stabilen Gepäckträger ausgerüstete SR 4-1 kann zusätzlich mit Beinschutzschild und einem Kindersitz ausgestattet werden, wodurch sich ein noch vielseitigerer Einsatz als Transportgefährt ergibt.

Deshalb sagen alle „Spatz“-Fahrer: „Simson-Kleinkrafträder — Sonderklasse!“



spatz
TEST

**ZUVERLÄSSIG
IN HÖCHSTER
POTENZ**

TECHNISCHE DATEN



MOKICK SPATZ

1. Motor	
Hersteller, Typ	VEB Simson, M 52 KH
Arbeitsverfahren	Zweitakt-Umkehrspülung
Hub	39,5 mm
Bohrung	40 mm
Hubraum	49,6 cm ³
Verdichtungs- verhältnis	8,5 : 1
Höchstleistung	2,3 PS/5250 U/min
max. Drehmoment	0,363 kpm/3500 U/min
Kühlung	Fahrtwindkühlung
Schmierung	Gemisch 33 : 1
Vergaser	NKJ 135-1, 13 mm Durch- laß
Zündzeitpunkt	2,5 mm v. OT
2. Elektrische Anlage	
Zündung, Licht- maschine	Schwunglichtmagnet- zündler 6 V, 33 W
Zündkerze	M 14 — 240
Batterie	Trockenbatterie 6 V (4 Monozellen)
Scheinwerfer	15/15 W, Lichtaustritt 100 mm
Bremslicht	18 W
Rücklicht	5 W
3. Kraftübertragung	
Kupplung	Drei-Scheiben-Lamellen- kupplung, in Ölbad laufend
Getriebe	Zahnradgetriebe, klauengeschaltet
Schaltung	Drehgriffhandschaltung

Anzahl der Gänge	2
Übersetzungen	
Motor-Getriebe	3,3 : 1
Getriebe-Hinterrad	2 : 1
1. Gang	3,5 : 1
2. Gang	2 : 1
Kraftübertragung	
Motor-Getriebe	mittels Zahnräder
Getriebe-Hinterrad	mittels Einfachrollenkette 2 x 12,7 x 5,21 x 112

4. Fahrwerk	
Rahmenbauart	Rohr-Prägerahmen
Federung, vorn	Kurzschwinge mit Schraubenfedern
Federung, hinten	Schwinge mit 2 Feder- beinen

max. Einfederung	
vorn	72 mm
hinten	85 mm
Stoßdämpfer, hinten	Reibungsdämpfer im Federbein
Bereifung, vorn/hinten	20 x 2,75
Felgenreiße	1,5 A x 16-3
Bremsen	mechanische Innen- backenbremsen
Bremstrommel-∅	125 mm
Bremsbelagbreite	25 mm

5. Abmessungen und Massen	
Länge über alles	1850 mm
Breite über alles	690 mm
Höhe über alles	1080 mm

Radstand	1185 mm
Leermasse	68 kg (vollgetankt)
Masse/Leistungs- verhältnis	32,5 kg/PS
zulässige Gesamtmasse	180 kg
Kraftstoffbehälter- inhalt	8,5 l
davon Reserve	1,5 l
Anzahl der Sitzplätze	1
6. Fahrleistungen	
Höchst- geschwindigkeit	50 km/h
Kraftstoffverbrauch nach TGL 39-852, Bl. 2	1,8 l/100 km

Konstruktionsänderungen vorbehalten!

INFORMATION
'68

simson

MOKICK



star

3,4 PS

bei
5750 U/min

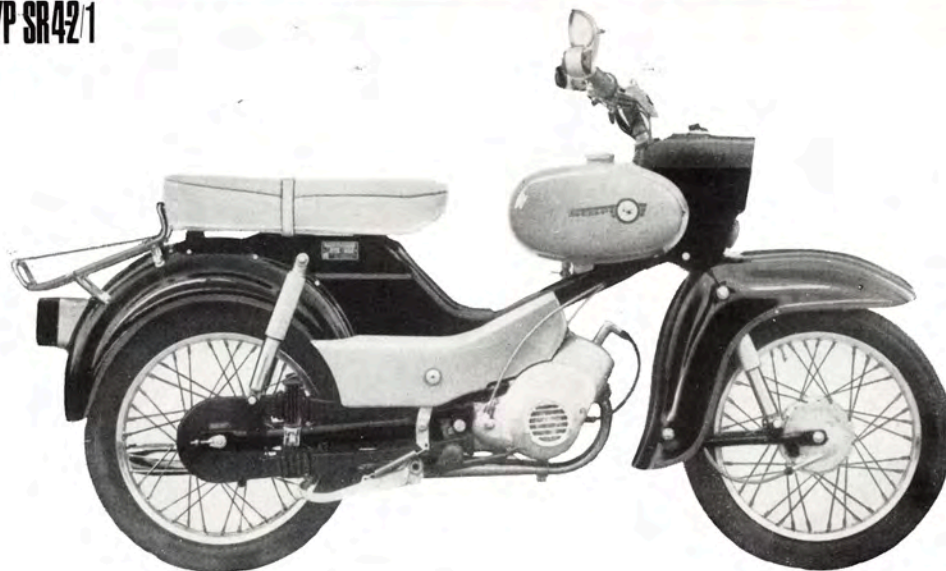
60 km/h

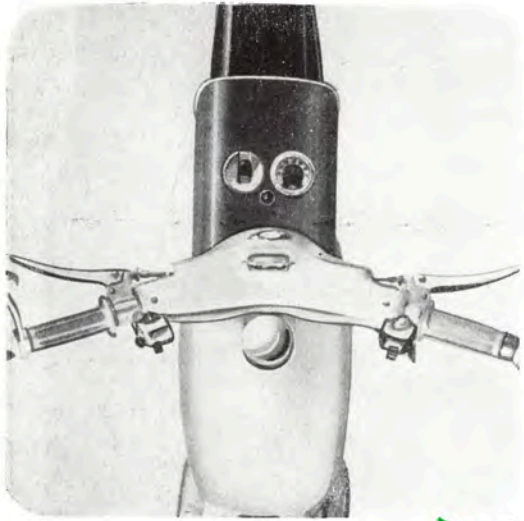
Kraft mit nützlichen Aspekten

Günter L. in H.: „Als Facharbeiter eines Elektro-Spezialbetriebes bin ich viel auf Außenmontage tätig. Die Baustellen liegen oft weit von meinem Wohnort entfernt. Trotzdem muß ich aber auf die Minute genau an meiner Arbeitsstelle eintreffen. Bei Schichtarbeit dominiert die Pünktlichkeit. Ich habe mich dem Simson-Mokick verschrieben, um alle beruflichen Wege ohne unnötige Wartezeiten erledigen zu können. Daß der „Star“ ein so schmuckes Zweipersonen-Fahrzeug ist, und auch viele Freizeitwünsche erfüllt, ist die angenehme Zugabe. Ob ich werktags zu einer Baustelle unterwegs bin, oder ob ich am Wochenende eine Fahrt ins Grüne starte, stets bringt das Simson-Mokick zwei Personen mit nötigem Gepäck sicher ans Ziel.

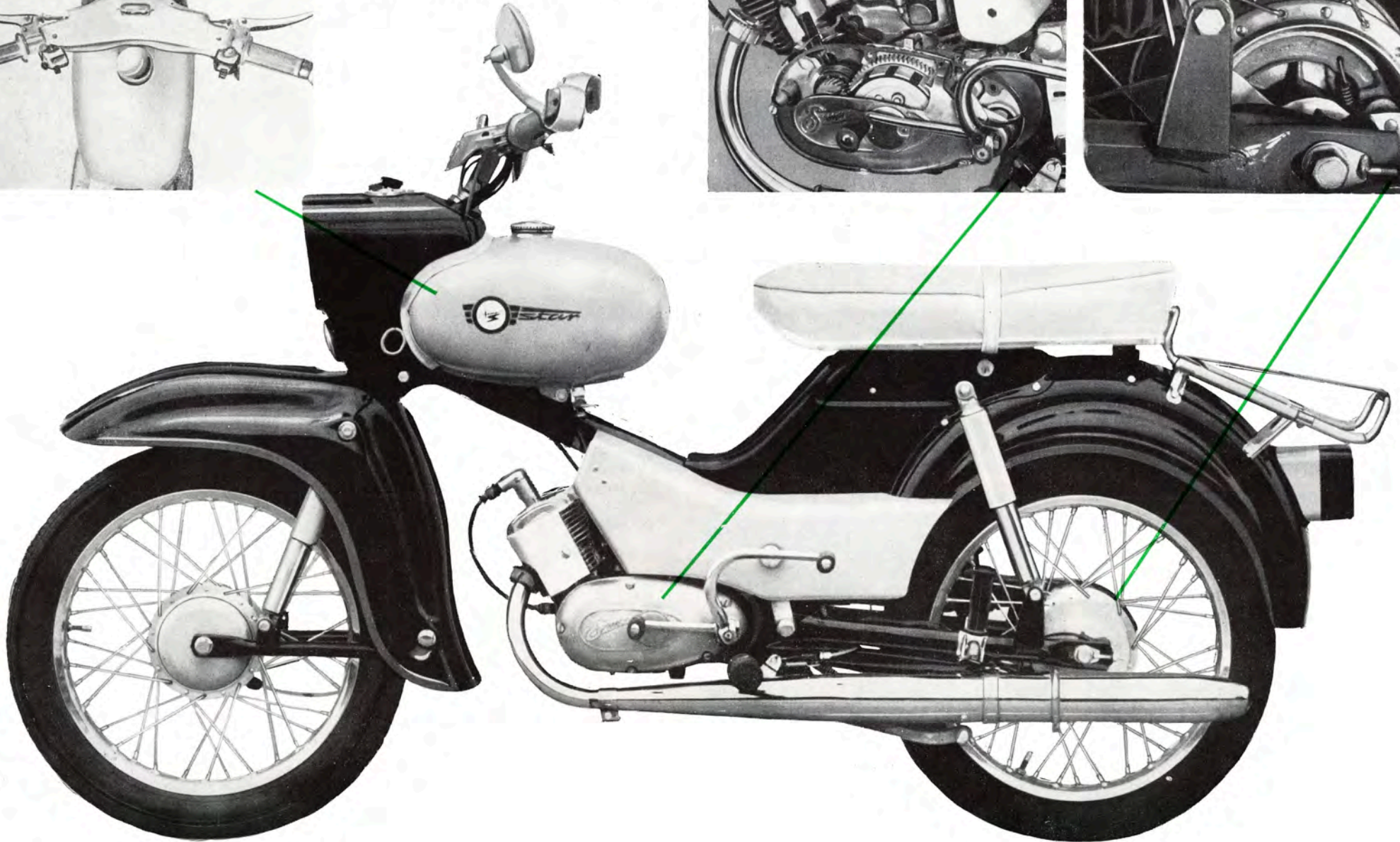
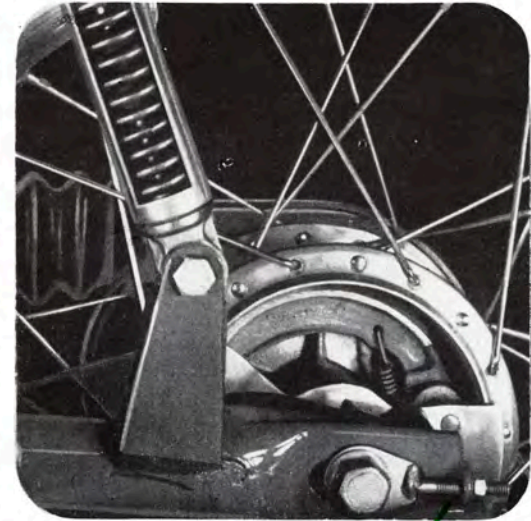
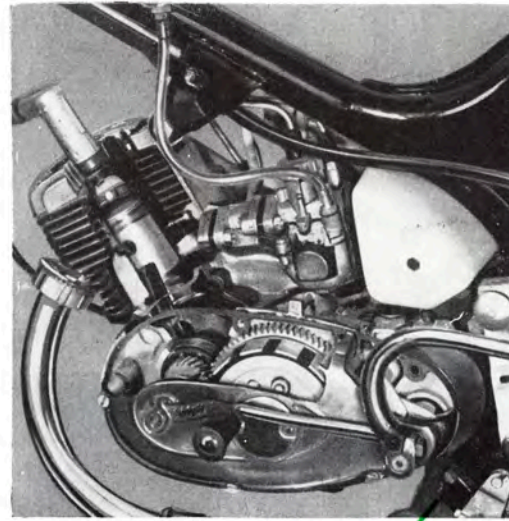
Damit der „Star“ auch in Zukunft ein Star der 50-ccm-Klasse bleibt, wurde seinem schlagkräftigen und kerngesunden Herz in unauffälliger, aber energischer Weise eine leistungssteigernde Massage verordnet. Das neue Triebwerk M 53/1 KF mit dem weiterentwickelten Vergaser 16 N 1-6 gibt die dem Star“,, eigenen 3,4 PS

TYP SR42/1





jetzt schon bei 5750 U/min ab. Früher waren für diese PS-Leistung 6500 U/min nötig. Die Reduzierung der Drehzahl bringt allen wichtigen und stark belasteten Motorteilen wie Zylinder, Kolben, Pleuel, Kurbelwelle usw. eine weiterhin erhöhte Lebensdauer, obwohl der gebläsegekühlte Zweitaktmotor mit seinem Leichtmetallzylinder und dem kräftigen Kurbeltrieb schon bisher durch lange Laufzeit zu überzeugen wußte. Das maximale Drehmoment des





Simson-Mokicks der 1968er Ausführung konnte von bisher 0,38 kpm bei 6000 U/min auf 0,45 kpm bei 5000 U/min gebracht werden. Die fahrtechnischen Vorteile durch diese Maßnahme liegen auf der Hand, spürt doch auch der ungeübtere Fahrer sofort die größere Elastizität und Beschleunigungskraft des Motors. Ferner haben die Simson-Ingenieure durch Veränderung der Steuerzeiten und Vervollkommnung des Ansaugsystems beim „Star“-Motor eine wesentliche Kraftstoff-Einsparung erzielt. Der Normverbrauch von bisher 2,6 l/100 km konnte auf jetzt 2,1 l/100 km gesenkt werden. In nüchternen Zahlen ausgedrückt, ist dies eine Einsparung von 20%. Außer der beachtlichen Verbrauchssenkung werden durch die neuentwickelte Ansauganlage die Fahrgeräusche stark abgesenkt.

Die Schmierung des Motors erfolgt wie bisher durch das Kraftstoff-Öl-Gemisch 1 : 33, jedoch werden die Kurbelwellenhauptlager vom Getrieberaum aus mit Öl versorgt. Das gut abgestufte Dreiganggetriebe mit Fußschaltung



und der Leerlaufstellung zwischen 1. und 2. Gang ist beibehalten worden.

Höchst praktisch ist auch nach wie vor das Vollschwingenfahrwerk mit dem für diese Klasse komfortablen Federungs-Standard. Das Kernstück des „Star“-Fahrgestells ist der bekannte Rohrprägerahmen, der vom Steuerkopf bis zur Motoraufhängung und der hinteren Schwingenlagerung durchgehend ausgebildet ist. Die reibungsgedämpften langhubigen Federbeine bieten einen Federweg von 105 mm für das Vorderrad und von 85 mm für das Hinterrad. Die neue Sitzbank ist nicht mehr wie bisher mit Gummitreibschaum, sondern mit Polyurethan gepolstert, ist doch der PUR-Schaum noch weicher, elastischer und haltbarer. Auch die übrige Ausstattung des „Star“ ist reichhaltig und seinem gefälligen Aussehen angepaßt. Der moderne Scheinwerfer mit 136 mm Lichtaustritt hat eine Lichtleistung von 15 Watt, 18 Watt werden für das Bremslicht benötigt. Stand- und Parklicht sowie Blinker, Lichthupe, Leerlaufanzeige und Signalhorn vervollständigen die elektrische Ausrüstung. Sicherheit bei Nacht und Nebel ist somit für den „Star“-Fahrer nicht nur ein Schlagwort.

Deshalb sagen alle „Star“-Fahrer: „Simson-Kleinkrafträder — Sonderklasse!“



star
TEST

**MODERN UND
TEMPERAMENTVOLL**

TECHNISCHE DATEN



MOKICK STAR

1. Motor

Hersteller	VEB Simson Suhl
Typ	M 53/1 KF
Arbeitsverfahren	Zweitakt-Umkehrspülung
Hub	39,5 mm
Bohrung	40 mm
Hubraum	49,6 mm
Verdichtungs- verhältnis	9,5 : 1
Höchstleistung	3,4 PS/5750 U/min
max. Drehmoment	0,45 kpm/5000 U/min
Kühlung	Radialgebläse auf Kurbelwelle
Schmierung	Gemisch 33 : 1 / Kurbel- wellenhauptlager vom Getriebe
Vergaser	16 N 1-6, 16 mm Ø Durchlaß
Zündzeitpunkt	1,5 mm v. OT

2. Elektrische Anlage

Zündung, Licht- maschine	Schwunglichtmagnet- zündler 6 V, 33 W mit Ladeanlage
Zündkerze	SM 14 — 280
Batterie	Bleisammler 6 V : 4,5 Ah
Scheinwerfer	15/15 W, 136 mm Lichtaustritt
Blinkanlage	2 Lenkerblinkleuchten je 18 W
Bremslicht	18 W
Parklicht	2 W (auf Lenkermitte)
Leerganganzeige	2 W
Tachobeleuchtung	0,6 W

3. Kraftübertragung

Kupplung	4-Scheiben-Lamellen- kupplung in Ölbad laufend klauengeschaltetes Zahnradgetriebe Fußschaltung
Getriebe	
Schaltung	
Anzahl der Gänge	3
Übersetzungen	3,25
Motor-Getriebe	3,25 : 1
Getriebe-Hinterrad	2,43 : 1
1. Gang	4 : 1
2. Gang	2,11 : 1
3. Gang	1,45 : 1
Kraftübertragung	
Motor-Getriebe	mittels schrägverzahnter Zahnräder
Getriebe-Hinterrad	mittels Einfachrollenkette 1 × 12,7 × 5,21 × 110

4. Fahrwerk

Rahmenbauart	Rohrprägerahmen
Federung, vorn	Langschwinge mit zwei Federbeinen
Federung, hinten	Schwinge mit zwei Federbeinen
max. Einfederung	
vorn	105 mm
hinten	85 mm
Stoßdämpfer, vorn/hinten	Reibungsdämpfer im Federbein
Felgengröße	1,5 A × 16-3
Bereifung, vorn/hinten	20 × 2,75

Bremsen	mechanische Innen- backenbremsen
Bremstrommel-Ø	125 mm
Bremsbelagbreite	25 mm

5. Abmessungen und Massen

Länge über alles	1880 mm
Breite über alles	740 mm \ mit Rück- blickspiegel
Höhe über alles	1150 mm /
Rabstand	1200 mm
Leermasse	73 kg (voll getankt)
Masse/Leistungs- verhältnis	22 kg/PS
zuläss. Gesamt- masse	230 kg
Kraftstoffbehälter- inhalt	8,5 l
davon Reserve	1,5 l
Anzahl der Sitzplätze	2

6. Fahrleistungen

Höchst- geschwindigkeit	60 km/h
Kraftstoffverbrauch nach TGL 39-852, Bl. 2	2,1 l/100 km

Konstruktionsänderungen vorbehalten!

INFORMATION
'68

simson

KLEINROLLER



Schwalbe

3,6 PS

bei
5750 U/min

60 km/h

Chic mit bewährten Attributen

Monika E. in L.: „Als Studentin der Kunstgeschichte habe ich nicht nur täglich viele Kilometer auf überfüllten Großstadtstraßen zur Universität zurückzulegen, auch bei Exkursionen sind oft Überlandfahrten durchzuführen.

Müheless meistere ich mit meinem Suhler Kleinroller alle Verkehrssituationen. Erfrischend sind nach Stunden und Tagen des Studiums die Fahrten auf Landstraßen und Autobahnen. Kein anderes Zweiradfahrzeug ist so für die Frauen geeignet wie der Simson-Kleinroller. Hinzu kommt, daß die Handhabung und technische Betreuung denkbar einfach ist. Aus all diesen Gründen bin ich verliebt in meine „Schwalbe“ und werde ihr lange die Treue halten.“

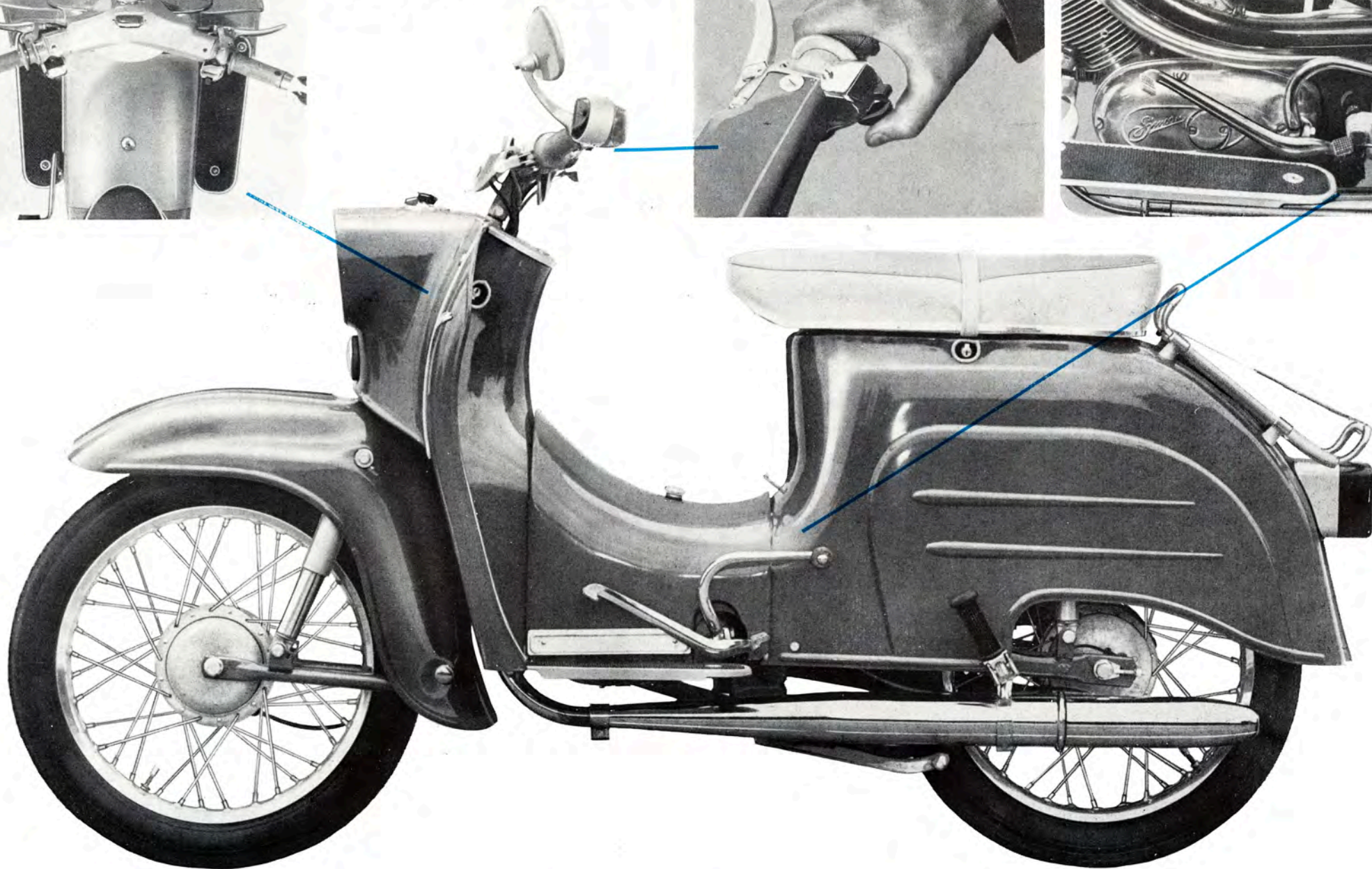
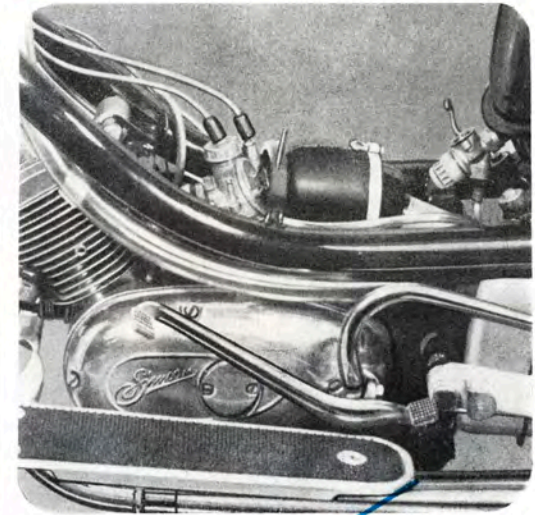
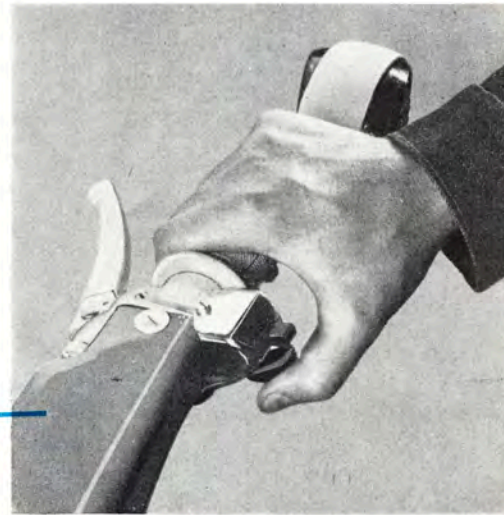
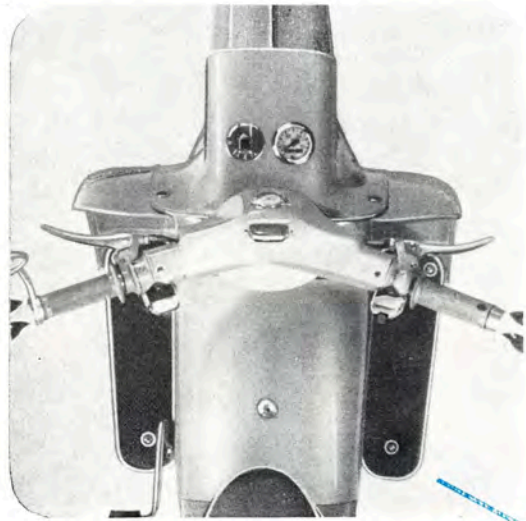
Verständlich, denn eine Schwalbe hat immer etwas Liebenswertes an sich. Die „Schwalbe“ von Simson besonders.

Die Fahrzeugbauer und PS-Züchter in Suhl sorgen auch dafür, daß die „Schwalbe“ immer recht munter bleibt. Das Modell KR 51/1 verfügt über einen neuen Zylinder, veränderten Vergaser und eine neue Ansauganlage.

TVP KR 51/1



Wie beim „Star“ wurde auch bei der „Schwalbe“ der Vergaser 16 N 1-5 durch einen längeren Zwischenflansch etwas weiter vom Zylinder abgesetzt, wodurch sich eine bedeutend bessere Führung der Gassäule ergibt. Eine exakte Abstimmung von Ansaug- und Auspuffsystem sind die elementaren Grundlagen der Leistungssteigerung beim Zweitaktmotor. Hinter dem





Vergaser ist ein Vordämpfer angeordnet, von dem aus ein Verbindungsrohr zum Hauptdämpfer unterhalb des Kraftstoffbehälters führt. Vom Hauptdämpfer wiederum führt ein Ansaugschlauch zum Luftfilter, der unterhalb des Armaturenblesches angebracht ist.

Das Resultat dieser Arbeit: gute Führung und Reinigung der Ansaugluft, beachtliche Leistungs- und Drehmomentsteigerung im mittleren Drehzahlbereich, weitere Ansaugeräuschkämpfung. So konnte die Leistung des Roller-motors von bisher 3,4 PS auf 3,6 PS gesteigert werden. Zugleich wurde die Drehzahl von 6500 U/min auf 5750 U/min herabgesetzt. Noch wichtiger in fahrtechnischer Beziehung ist aber die Erhöhung des maximalen Drehmoments von bisher 0,38 kpm auf nunmehr 0,48 kpm bei nur 5000 U/min. Jedem Eingeweihten verrät diese Zahl, daß das Triebwerk der „Schwalbe“ nun noch elastischer und anzugsfreudiger ist, was sich sowohl im Stadtverkehr als auch auf gebirgigen Strecken





außerordentlich günstig auswirkt. Dazu kommt, daß der Normverbrauch des Simson-Kleinrollers wie beim Mokick jetzt ebenfalls nur noch 2,1 l/100 km beträgt.

Da der Simson-Kleinroller KR 51/1 nach wie vor in erster Linie als Damenfahrzeug gedacht und konzipiert ist und seine Eignung hierzu hunderttausendfach unter Beweis gestellt hat, ist auch das verbesserte Modell seiner ursprünglichen Roller-Prägnanz dank modernster Tiefziehtechnik formstabil. Alle Details fügen sich stilrein in die Gesamtkonzeption einer gut ausgewogenen Roller-Verkleidung ein. Der freie Durchstieg wurde beibehalten, der durch den Doppelrohr-Brückenrahmen ermöglicht wird.

Der Motorgetriebeblock ist in schwingungsdämpfenden Gummilagern aufgehängt. Das Vollschwingenfahrwerk ist mit vier reibungsgedämpften Federbeinen ausgerüstet, und sorgt in Verbindung mit der verbesserten Doppelsitzbank für anspruchsvollen Fahrkomfort.

Schwalbe

TEST

**WETTERSCHUTZ
MIT LINIE**

Deshalb sagen „Schwalbe“-Fahrer:
„Simson-Kleinkrafträder — Sonderklasse!“

TECHNISCHE DATEN



KLEINROLLER SCHWALBE

1. Motor

Hersteller	VEB Simson Suhl
Typ	M 53 / 1 KH / M 53 / 1 KFR
Arbeitsverfahren	Zweitakt-Umkehrspülung
Hub	39,5 mm
Bohrung	40 mm
Hubraum	49,6 cm ³
Verdichtungsverhältnis	9,5 : 1
Höchstleistung	3,6 PS, 5750 U/min
max. Drehmoment	0,48 kpm/5000 U/min
Kühlung	Radialgebläse auf Kurbelwelle
Schmierung	Gemisch 33 : 1 Kurbelwellenhauptlager vom Getriebe
Vergaser	16 N 1-5, 16 mm Ø Durchlaß
Zündzeitpunkt	1,5 mm v. OT

2. Elektrische Anlage

Zündung, Lichtmaschine	Schwunglichtmagnetzünder 6 V, 33 W mit Ladeanlage
Zündkerze	SM 14 — 280
Batterie	Bleisammler 6 V, 4,5 Ah
Scheinwerfer	15/15 W, 136 mm Lichtaustritt
Blinkanlage	2 Lenkerblinkleuchten je 18 W
Bremslicht	18 W
Rücklicht	5 W
Parklicht	2 W (auf Lenkermitte)
Tachobeleuchtung	0,6 W

3. Kraftübertragung

Kupplung	Vier-Scheiben-Lamellenkupplung in Ölbad laufend
Getriebe	klaugeschaltetes Zahnradgetriebe
Schaltung	Drehgriffschaltung wahlweise Fußschaltung
Anzahl der Gänge	3
Übersetzungen	
Motor-Getriebe	3,25 : 1
Getriebe-Hinterrad	2,43 : 1
1. Gang	4 : 1
2. Gang	2,11 : 1
3. Gang	1,45 : 1
Kraftübertragung	
Motor-Getriebe	mittels schrägverzahnter Zahnräder
Getriebe-Hinterrad	mittels Einfachrollenkette 1 × 12,7 × 5,21 × 114

4. Fahrwerk

Rahmenbauart	Doppelrohrrahmen
Federung, vorn	Langschwinge mit zwei Federbeinen
Federung, hinten	Schwinge mit zwei Federbeinen
max. Einfederung	
vorn	105 mm
hinten	85 mm
Stoßdämpfer, vorn/hinten	Reibungsdämpfer im Federbein
Felgenreiße	1,5 A × 16-3
Bereifung, vorn/hinten	20 × 2,75

Bremsen	mechanische Innenbackenbremsen
Bremstrommel-Ø	125 mm
Bremsbelagbreite	25 mm

5. Abmessungen und Massen

Länge über alles	1840 mm
Breite über alles	740 mm } mit Rück-
Höhe über alles	1150 mm / blickspiegel
Radstand	1190 mm
Leermasse	79 kg (voll getankt)
Masse/Leistungsverhältnis	22,0 kg/PS
zuläss. Gesamtmasse	230 kg
Kraftstoffbehälterinhalt	6,8 l
davon Reserve	0,8 l
Anzahl der Sitzplätze	2

6. Fahrleistung

Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Kraftstoffverbrauch nach TGL 39-852, Bl. 2	2,1 l/100 km

Konstruktionsänderungen vorbehalten!

INFORMATION
'68

simson

KLEINKRAFTRAD



Sperber

4,6 PS

bei
6800 U/min

75 km/h

Rassig — sportlich — schnell

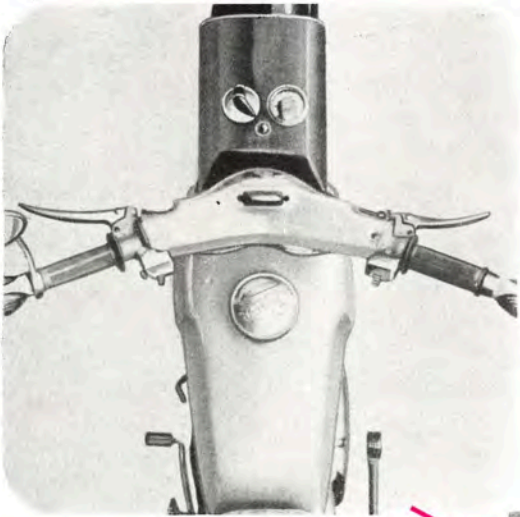
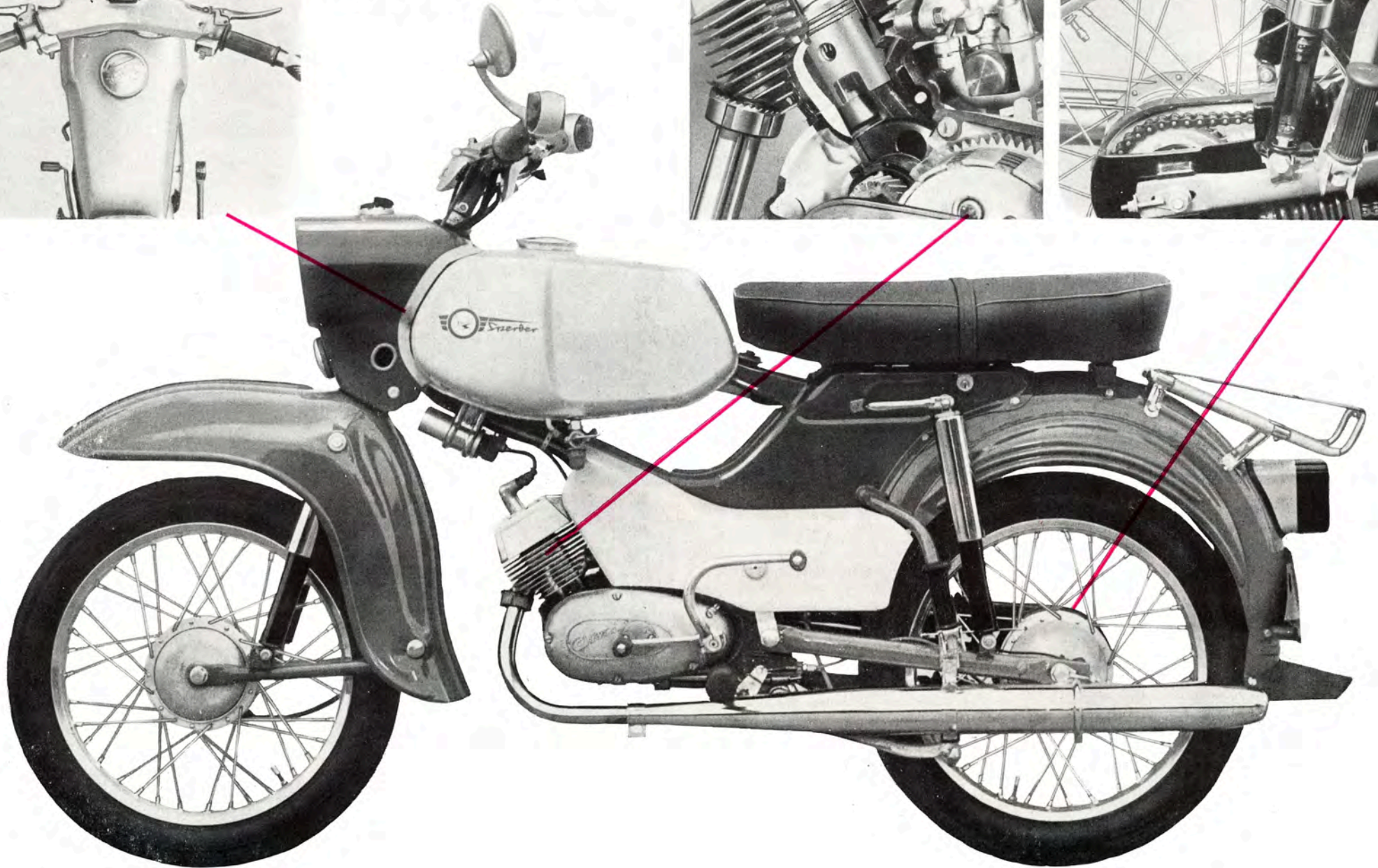
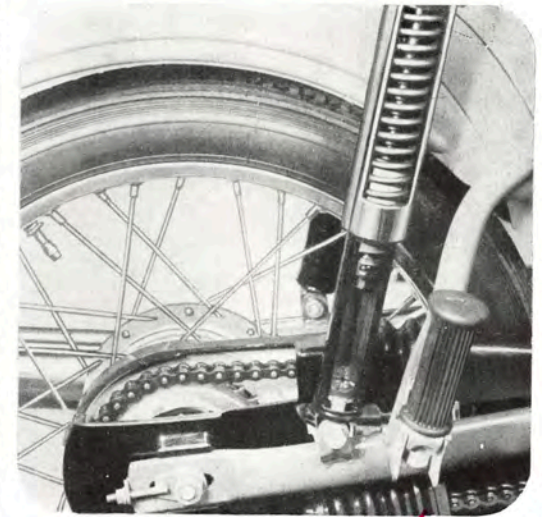
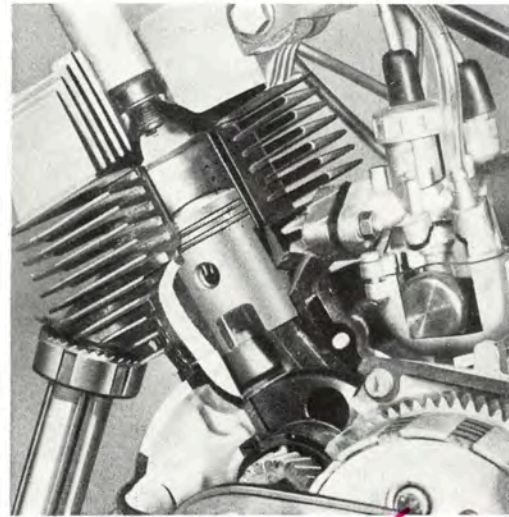
Volker Sch. in Z.: „Als Sportfahrer schätze ich bei einer Maschine am meisten Temperament, Straßenlage und Ausstattung. Der „Sperber“ läßt hinsichtlich dieser drei Hauptforderungen keinerlei Wünsche offen. Das Simson-Kleinkraftrad kann man tüchtig herannehmen, und es wird ihm von mir auch tatsächlich viel abgefordert. Der Motor ist stark und lebendig, das Vierganggetriebe ist mühelos zu schalten und ermöglicht in allen Drehzahlbereichen die bestmögliche Beschleunigung. Das Fahrwerk ist stabil und spurtreue, mit der Vollschrwingenfederung aber außerdem sehr weich. Auf den schmalen, kurvenreichen Gebirgsstraßen wundern sich die Besitzer größerer und stärkerer Kraftfahrzeuge stets aufs neue, was in der kleinen wendigen Rakete steckt. Meine nächste Maschine wird wieder eine Simson sein.“

Es war für die Simson-Ingenieure nicht ganz leicht, auf der Basis der 50-ccm-Klasse ein sportliches Kleinkraftrad auf die Räder zu stellen, das einerseits die deutliche Verwandtschaft zur Simson Baureihe erkennen ließ, zum anderen aber doch durch besondere

TVP SR 4-3



Vorzüge brillierte. Es war doppelt schwer,
weil so vollendete leichte Motorzweiräder wie
der „Spatz“, der „Star“ und die „Schwalbe“
bereits im eigenen Hause gebaut wurden.
An Robustheit und Genügsamkeit ist das
Simson-Moped unübertroffen, an Kraft und
Platz für zwei erfüllt das Simson-Mokick jeden
Wunsch, an Eleganz und Handlichkeit ist der





Simson-Kleinroller unerreich. Von den hervorstechenden Eigenschaften all dieser Typen mußte das Simson-Kleinkraftrad auch etwas haben und doch noch ein Plus mehr an Motorkraft, Fahrleistung, Federungskomfort und Fahrkultur aufweisen. Nicht ohne Bedacht wurde der Modellname „Sperber“ gesucht und gefunden, sollte doch bereits mit dieser Bezeichnung die Rasanz des neuen Fahrzeugtyps angedeutet werden. Pfeilschnelles Dahingleiten und geschmeidiges Kurvenschwingen sind die Symbole für die Sperber und den „Sperber“. Das Simson Kleinkraftrad SR 4-3 wurde geschaffen für die Enthusiasten, die auch auf Maschinen der kleinsten Klasse die Freuden echten Motorradfahrens auskosten wollen.

Mit dieser Charakteristik wartet der kleine Hochleistungsmotor auf: leistungsstark, kompakt, drehfreudig, fahrtwindgekühlt. Um die gesteigerte Motorleistung des „Sperber“ bei allen Fahrsituationen im Flachland und Gebirge voll ausnützen zu können, wurde dieses





Sperber TEST

AUFFALLENDE
LEISTUNGEN

Kleinkraftrad mit einem Viergang-Getriebe mit Fußschaltung ausgerüstet. Und was leistet der als Quadrathuber ausgelegte „Sperber“-Motor? Die Aussage hierzu ist überzeugend: Bei einer Verdichtung von 9,5 : 1 und 6800 Umdrehungen pro Minute gibt der 50-ccm Einzylinder-Zweitakt-Motor 4,6 PS ab. Das maximale Drehmoment von 0,48 kpm erreicht er bei 6000 U/min.

Begeistert ist auch das Fahrwerk. Die Federbeine der vorderen und hinteren Langschwinge werden hydraulisch gedämpft, um ein bestmöglichstes Ansprechen der Federung auf Fahrbahnen unterschiedlichster Beschaffenheit zu gewährleisten. Die Sitzposition auf dem SR 4-3 ist excellent. Fußrasten, Sitzbank, Kraftstoffbehälter, Lenker und alle Bedienungshebel für Hände und Füße liegen günstig, der Büffeltank mit seinen großflächigen Aussparungen gestattet guten Knieschluß. Der verbesserte Tankverschluß sorgt für eine saubere Abdichtung selbst bei bis zum Rande gefülltem Kraftstoffbehälter. Mit der soliden Motorradausrüstung zeigt der „Sperber“ die formvollendete Silhouette einer kernigen kleinen Sportmaschine.

Deshalb sagen „Sperber“-Fahrer:
„Simson-Kleinkrafträder — Sonderklasse!“

TECHNISCHE DATEN



KLEINKRAFTRAD SPERBER

1. Motor

Hersteller	VEB Simson Suhl
Typ	M 54 KF
Arbeitsverfahren	2-Takt-Umkehrspülung
Hub	39,5 mm
Bohrung	40 mm
Hubraum	49,6 ccm
Verdichtungs- verhältnis	9,5 : 1
Höchstleistung	4,6 PS bei 6800 U/min
max. Drehmoment	0,48 kpm bei 6000 U/min
Kühlung	Fahrtwindkühlung
Schmierung	Gemisch 33 : 1 Kurbelwellenhauptlager vom Getriebe
Vergaser	16 N 1-3, 16 mm Ø Durchlaß
Zündzeitpunkt	1,5 mm v. OT

2. Elektrische Anlage

Zündung, Licht- maschine	Schwunglichtmagnet- zündler 6 V 43 W mit Ladeanlage
Zündkerze	SM 14 — 280
Batterie	Bleisammler 6 V; 4,5 Ah
Scheinwerfer	25/25 W, 136 mm Lichtaustritt
Blinkanlage	2 Lenkerblinkleuchten je 18 W
Bremslicht	18 W
Rücklicht	5 W
Parklicht	2 W (auf Lenkermitte)
Leerganganzeige	2 W
Tachobeleuchtung	0,6 W

3. Kraftübertragung

Kupplung	4-Scheiben-Lamellen- kupplung in Ölbad laufend
Getriebe	klauengeschaltetes Zahnradgetriebe Fußschaltung
Schaltung	
Anzahl der Gänge	4
Übersetzungen	
Motor-Getriebe	3,25 : 1
Getriebe-Hinterrad	2,43 : 1 f. 14/34
1. Gang	4 : 1
2. Gang	2,33 : 1
3. Gang	1,67 : 1
4. Gang	1,304 : 1
Motor-Getriebe	mittels schrägverzahnter Zahnräder
Getriebe-Hinterrad	mittels Einfachrollenkette 1 × 12,7 × 5,21 × 110

4. Fahrwerk

Rahmenbauart	Rohr-Prägerahmen
Federung, vorn	Langschwinge mit zwei Federbeinen
Federung, hinten	Schwinge mit zwei Federbeinen
max. Einfederung	
vorn	100 mm
hinten	85 mm
Stoßdämpfer, vorn/hinten	hydr. Dämpfer im Feder- bein
Felgengröße	1,5 A × 16-3
Bereifung, vorn/hinten	20 × 2,75

Bremsen	mechanische Innen- backenbremsen
Bremstrommel-Ø	125 mm
Bremsbelagbreite	25 mm

5. Abmessungen und Massen

Länge über alles	1880 mm
Breite über alles	750 mm } mit Rück- spiegel
Höhe über alles	1130 mm } blickspiegel
Radstand	1200 mm
Leermasse	80 kg (voll getankt)
Masse/Leistungs- verhältnis	17,4 kg/PS
Kraftstoffbehälter- inhalt	9,3 l
davon Reserve	1,0 l
Anzahl der Sitzplätze	2

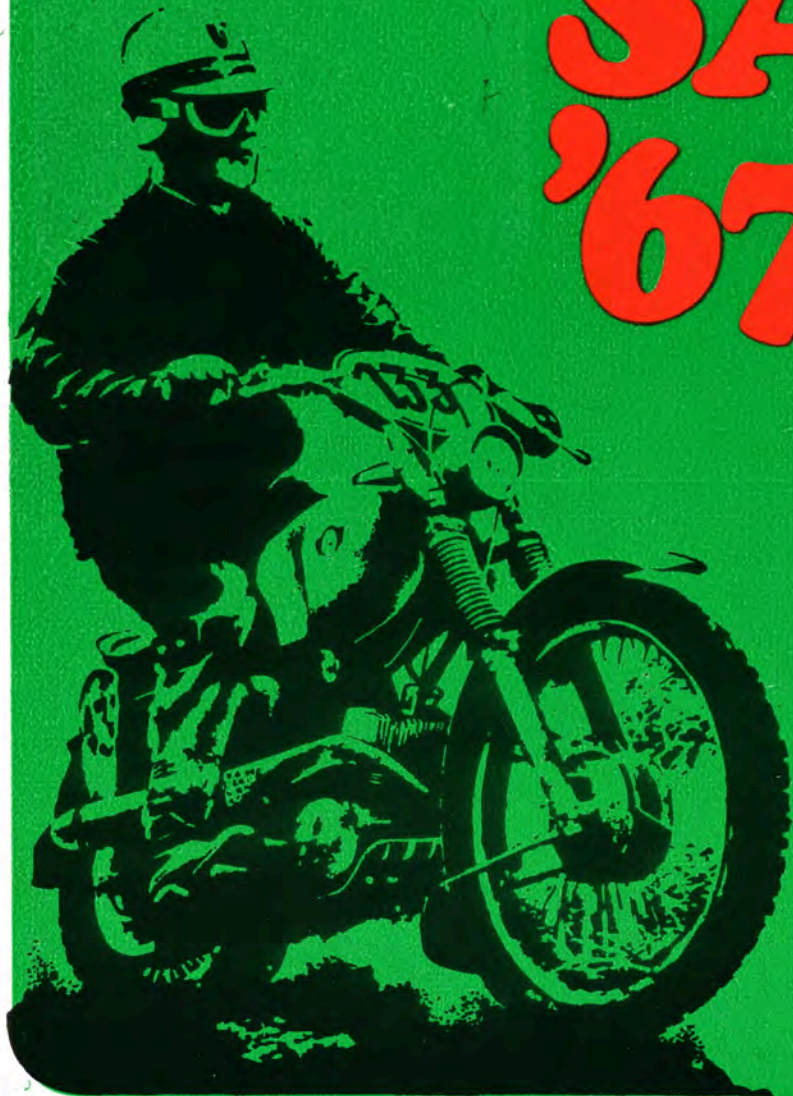
6. Fahrleistungen

Höchstgeschwindig- keit	75 km/h
Kraftstoffverbrauch nach TGL 39-852 Bl. 2	2,5 l/100 km

Konstruktionsänderungen vorbehalten!

GELÄNDESPO- RT- SAISON

'67 — AUF
simson
GS50/75ccm



Fälschlicherweise wird das Winterhalbjahr oft als die Ruhepause der Motorsportler bezeichnet. Dem ist jedoch nicht so, denn einmal ist in den knappen Monaten zwischen Saisonschluß und Saisonbeginn sehr viel technische Arbeit zu leisten, um die Wettbewerbsmaschinen wieder „fit“ zu bekommen; zum anderen muß der Motorradgeländefahrer auch im Winterhalbjahr ein ausgiebiges Konditionstraining betreiben, damit er beim ersten Start bereits in Hochform ist. Der nächste Frühling kommt bestimmt, und zwar meist früher, als der Motorradgeländefahrer denkt. Die Aktiven müssen die Zeit der sogenannten Ruhepause nutzen. Die Maschinen werden also auf Straßen und im Gelände bewegt, ganz gleich, ob das Thermometer nun fünf Grad plus oder zehn Grad minus anzeigt, ganz gleich, ob die Trainingsstrecke über verharschte Hänge oder über schlammige Feldwege führt. Jeder absolvierte harte Trainingskilometer ist ein Baustein für den künftigen Erfolg. Und jeder Erfolg ist ein Markstein technischen Fortschritts für das Serienfahrzeug.

Simson-Siege der heimatischen Praxis

1967 — bei allen fünf DDR-Wertungsläufen, die wie immer mit Schwierigkeiten und Hindernissen reichlich gespickt waren, ging die Simson-Werkmannschaft mit Lothar Schünemann, Dieter Salevsky, Erwin Schneidewind und Roland Stubenrauch auf den 50- und 75-ccm-GS-Modellen an den Start, nachdem sich diese Staffel bereits beim Aufgalopp in Gera zwei Klassensiege und vier Goldmedaillen geholt hatte. In Dahlen gab es einen Klassensieg und zwei Goldmedaillen, während in Suhl neben zwei Klassensiegen und vier Goldmedaillen auch der Gesamtsieg durch Schünemann errungen wurde. Einen Klassensieg, drei Goldmedaillen, eine Silbermedaille und den Gewinn des Wanderpokals in der Mannschaftswertung, zum zweiten Mal, brachte das Simson-Team in Zschopau auf ihr Konto. Drei Goldene, eine Silberne und ein Klassensieg wurden in Hettstedt errungen, während der Schlußlauf in Riesa noch einmal zwei Klassensiege und drei Goldmedaillen brachte. Die Sportfans an den Pisten beeindruckte, daß sich viele Privat- und Clubfahrer auf Simson-Maschinen Goldmedaillen erkämpften.

Auch die Deutschen Meister W. Schäfer (50 ccm) und R. Uhlig (75 ccm) errangen ihre Titel auf Simson-Maschinen. Die Popularität von Simson hat damit sowohl im Breitensport als auch im Spitzensport weiter zugenommen.

Simson Klassensieger im GS-Europa-Cup

Der 1967 erstmals ausgeschriebene Europa-Cup der FIM für die Motorradgeländefahrer wurde in den internationalen Veranstaltungen der Österreichischen Alpenfahrt, der CSSR-Böhmerwaldfahrt und der ADAC-Dreitagefahrt entschieden. Im Gegensatz zur Internationalen

INFORMATION '68



SIMSON
★ ERFOLGE ★
**Europacup-
Sieger '67**
GS 75 ccm



Sechstagesfahrt, bei der die Mannschaftsleistung im Vordergrund der Bewertung steht, ist der Europa-Cup ein Gelände-Festival der Einzelfahrer. Gemeinsam fahren und getrennt schlagen, lautet hier die Devise. Die Schwierigkeiten der genannten traditionellen Wettbewerbe mit Hochgebirgscharakter wurden noch durch zahlreiche Sonderprüfungen erhöht. Jeweils rund 600 km waren bei jeder Fahrt zurückzulegen. Ihre glänzende Form demonstrierten die Simson-Fahrer bei allen Läufen dieser europäischen Experten-Auslese. In Velden, Strakonice und Garmisch-Partenkirchen gab es jeweils Medaillen, Gutpunkte und viel Applaus für die flinken Jungens aus Suhl. Ihr prachtvoller Einsatz trug Früchte, denn im Endklassement konnte das Simson-Einzelkämpfer-Team hervorragend abschneiden. In der Klasse bis 75 ccm erkämpfte der Meister des Sports Lothar Schünemann den Europa-Cup vor seinem



Mannschaftsgefährten Roland Stubenrauch, der die Silbermedaille dieser Klasse in Empfang nehmen konnte. Auch der Meister des Sports Ewald Schneidewind eroberte sich den zweiten Platz und die Silbermedaille der 50-ccm-Klasse auf Simson. Diese Bilanz unterstreicht die seit ihren Six-Days-Siegen um die Silbervase und den Gesamtsieg von 1964 und 1965 ständig steigende Zuverlässigkeit der Simson-Maschinen.

Simson-Goldmedaillen beim Six-Days-Kampf

Zu einem glanzvollen „Goldsucher-Auftritt“ wurde auch der Einsatz der Simson-Equipe bei der 42. Internationalen Motorrad-Sechstagesfahrt in Zakopane 1967. Über die Gesamtdistanz von 1600 km lief die wilde Jagd auf den Pisten der Hohen Tatra. Sechs Sonderprüfungen und das Abschlußrennen mußten außerdem absolviert werden. Die bekannt schweren

Geröllpassagen des polnischen Gebirgskurses fordern Männer und Maschinen alles ab. Schon manche Hoffnung ehrgeiziger Trial-Spezialisten wurde in der Hohen Tatra begraben. Überwältigend aber war wieder das Abschneiden der DDR-Nationalmannschaft, konnte sie doch in ununterbrochener Reihenfolge fünfmal hintereinander auf MZ-Maschinen die FIM-Weltrophäe als höchste Auszeichnung des Motorradgeländesports gegen härteste internationale Konkurrenz erringen. Aber auch das Simson-Team kam zu einem hervorragenden Erfolg, konnten doch alle vier gemeldeten Werkfahrer die Fahrt strafpunktfrei beenden und Goldmedaillen sowie den goldenen Fabrikmannschaftspreis der FIM erkämpfen.

Von den übrigen fünf Clubfahrern auf Simson GS konnten ebenfalls vier Aktive Goldmedaillen in Empfang nehmen. Unter 30 Klubteams belegten die jeweils aus zwei MZ-Fahrern und einem Simson Fahrer bestehenden Mannschaften des ADMV und der GST die Plätze 1 und 3.



SPORT- SAISON '67

Simson-Straßensportsaison 1967

Rallyes sind ein ausgezeichnetes Mittel, um Serienfahrzeuge auf Herz und Nieren zu prüfen. Unter den verschärften Bedingungen des normalen Straßenverkehrs müssen auf normalen Kraftwagen und Krafträdern weitgesteckte Routen fristgerecht abgespult werden. Gegenüber den Automobilbesatzungen ist der Motorradfahrer bei solchen Fernfahrten ganz auf sich allein gestellt. Nur von seinem Können und der Zuverlässigkeit der Maschine hängt es ab, ob er das Ziel erreicht.

Zweifacher Klassensieg in Melnik

Bei der II. Internationalen Pfingstrallye der Motorradfahrer, dem „Löwentreffen“ in Melnik bei Prag, belegten in der Zielfahrtwertung der Klasse bis 50 ccm zwei Simson-Fahrer die ersten beiden Plätze. Der Sieger V. Schreiber legte mit seinem „Sperber“ auf der selbstgewählten Route durch die DDR (Suhl—Berlin—Dresden—Frankfurt/O.), durch Volkspolen (Zielona—Gora—Wroclaw—Klodzko—Kudowa) und der CSSR (Nachod—Brno—Jeleznice—Melnik) in fünf Tagen insgesamt 2846 km zurück. Im Riesengebirge waren beträchtliche Steigungen zu überwinden. Bei Höhen über 1000 m mußten noch Schneestrecken passiert werden. Für diese Leistung wurde der Simson-Sieger mit dem begehrten Melnik-Pokal ausgezeichnet. Auch der zweitplatzierte Simson-Fahrer kam mit seinem „Sperber“ noch auf 1281 Luft/Kilometer. Den dritten Platz in der Damenwertung belegte eine Sportfreundin auf ihrem Simson-Kleinroller KR 50.



„Prix France“ für Simson in Moskau

Seit 1957 veranstaltet die FIM alljährlich wieder ihre Motorrad-Rallye, die 1967 — im Jahr des internationalen Tourismus — in die Sowjetunion führte. Eine Simson-Mannschaft mit zehn „Sperber“-Kleinkrafträdern beteiligte sich an diesem großen touristischen Wettbewerb, zu dem 16 Nationen mehr als 1000 Teilnehmer entsandt hatten. Die Simson-Staffel bewältigte die insgesamt 2300 km lange Hinfahrt mit den Etappenorten Görlitz, Warschau, Minsk und Smolensk in fünf Tagen. Am 19. Juli traf sie am Ziel im Dynamo-Sportpark von Moskau ein. Der dreitägige Aufenthalt der ganz im Zeichen der 50. Wiederkehr des Roten Oktober stehenden sowjetischen Metropole war für alle Teilnehmer ein unvergeßliches Ereignis. Für ihr hervorragendes kollektives Abschneiden in der Klasse bis 125 ccm konnte das Simson-Team als erste deutsche Mannschaft einen der Hauptpreise der FIM Rallye, den „Prix France“, in Empfang nehmen. Nur Frankreich, Italien, Spanien und Holland konnten sich bisher in dieser Kategorie in die Champions-Liste der FIM-Rallye eintragen. Daß der „Prix France“ ausgerechnet von den allerkleinsten Maschinen des gesamten Teilnehmerfeldes errungen wurde, sagt alles über die Güte der Simson-Kleinkrafträder aus.



SIMSON

REMINISZENZ

1856 — 1967



1856 — Gründung des Fahrzeug- und Gerätewerkes durch die Gebrüder Simson. Aufnahme der Waffenfabrikation.

1896 — Aufnahme der Produktion von luftbereiften Fahrrädern. Sämtliche Teile werden im eigenen Werk hergestellt.

1908 — Simson leistet den ersten Beitrag zur Motorisierung. Hergestellt werden wassergekühlte vierzylindrige 6/12-PS-Personenkraftwagen, die auch im Ausland sehr gefragt sind.

1924 — Die Kraftwagentypen der Simson-Supra-Baureihe überraschen die Motorwelt. Simson-Supra-Sport- und Rennwagen eilen von Sieg zu Sieg.

1928 — Das Simson-Werk produziert bereits 25 000 Fahrräder.

1936 — Serienmäßige Herstellung des bekannten BSW-Kleinkraftrades mit 100-ccm-Einzyylinder-Zweitaktmotor.

1945 — Demokratischer Neubeginn nach totalem Zusammenbruch. Mit der Fertigung von Haushaltsgegenständen wird der Not der Zeit begegnet. Neubeginn der Fahrradproduktion.

1946 — Wiederaufnahme der Jagdwaffenproduktion.

1950 — Die ersten 250-ccm-Viertakt-Kardanmaschinen „AWO 425“ (später Simson 425) geht als Vorläuferin der berühmten „Simson 425 S“ in Serie. Mehr als 3000 Werkstätige haben im Simsonwerk wieder ihren festen Arbeitsplatz.

1955 — Simson-Mopeds verlassen das Suhler Werk und eröffnen die Massenmotorisierungswelle. Den Typen SR 1, SR 2 und SR 2 E schließt sich 1958 der Kleinroller KR 50 an.

1960 — 50 000 km Testfahrt mit Simson-Mopeds von W. Schrader und R. König durch drei Kontinente. Simson gewinnt fünf FIM-Goldmedaillen bei den Six-Days.

1962 — Fertigstellung des millionsten Simson-Kleinfahrzeuges. 50-ccm-GS-Maschinen von Simson werden erstmals mit gutem Erfolg im Motorsport eingesetzt.

1964 — Produktion der neuen Simson S-Baureihe „Spatz“, „Star“ und „Schwalbe“. Simson gewinnt die Silber vase der Int. Sechstagesfahrt und stellt Gesamtsieger.

1965 — 25 000 km Testfahrt von W. Schrader und H. Langer durch Südostasien mit Simson-Mokicks. Simson erneut Gesamteinzelsieger bei den Int. Six-Days in England.

1966 — Das sportliche Kleinkraftrad „Sperber“ komplettiert das Simson-Angebot in der 50-ccm-Klasse. Messergold für Simson Jagdwaffen.

1967 — Simson produziert das 1,5 millionste Kleinkraftrad. Simson Europa-Cupsieger im Geländesport in der 75-ccm-Klasse.





**VEB
FAHRZEUG- UND GERATEWERK
SIMSON SUHL**

Deutsche Demokratische Republik



**TRANSPORTMASCHINEN EXPORT-IMPORT
DEUTSCHER INNEN-UND AUSSENHANDEL · DDR 108 BERLIN**

**INFORMATION
'68**

GRAFIK/GESTALTUNG: ECKART DEWAG DRESDEN
FOTO: SEPP; DRESDEN
REDAKTION: WERBEABTEILUNG VEB SIMSON
DRUCK: REYHERDRUCK KG, GOTHA
S 9/68 V/6/17-10