

# Schwalbe

## Gezwitscher



7,95 Euro



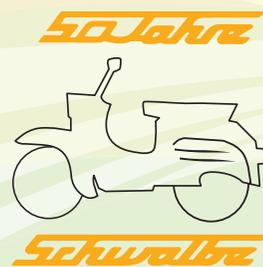
4 198648 207953

### 50 Jahre

Das Magazin zum Jubiläum

# Inhalt

## Inhalt



Grußwort	3		
50 Jahre Schwalbe – eine kleine Rückschau	4		
<b>■ Die Schwalbe-Bauer von einst</b>			
Ingenieure schufen kein Kind von Eitelkeit	8		
Der Schorsch, eine Simson-Legende	10		
Abschied und Wiedersehen der Montage-Brigade	12		
Vom Schwalbe-Band zum Liebes-Nest	14		
Bananen im Werkskonsum	16		
Internationale Gäste im Simson-Werk	17		
Schwalbe ist nicht gleich Schwalbe: Technische Fakten	18		
<b>■ Ein Vogel fliegt in die weite Welt</b>			
Ein knatternder Botschafter auf Sansibar	20		
Von Boubous und Schlangen: Westafrika	23		
<b>■ Schwalbe, Schauspieler und Schwestern</b>			
Schwester Agnes und ihr Geheimnis	24		
Ärger für den Dorfpolizisten	25		
Fahrversuche einer Gemeindegewester	27		
Ein Simson-Fan und seine Schwalbe Agnes	28		
<b>■ Erlebnisse mit dem Simson-Vogel</b>			
Westbesuch vermutet geheime Produktion	30		
Nachts um vier Schlange gestanden	31		
Wie der Hund auf die Schwalbe kommt	32		
Gefährliches Experiment und unerwartetes Wiedersehen	33		
Zu viert auf dem „Kampfblech“	34		
Mit Hut, Kopftuch und Handtasche über alle Berge	35		
Freundschaften, die bis heute halten	36		
Die entführte Adelheid	37		
Frage nach dem Fahrberechtigungsschein	38		
Hauptgewinn war kein Aprilscherz	40		
<b>■ Spatz und Star und ein falscher Vogel</b>			
Heimliche Botschaften für Neckermanns Kunden	42		
Star-Model mit 19	44		
Kein Platz für die Koffer	46		
Im Duo auf Achse – die falschen Simsons	48		
<b>■ Totgesagte fahren länger</b>			
Ein Laster voll Schwalben für Köln	50		
Ein Schrauber aus dem Osten hält Simsons am Leben	54		
<b>■ Vereint und eingenistet</b>			
Ein 900-Seelen-Dorf mit 100 Schwalben	57		
Asphalt-Schwalben fliegen bis Texas	58		
Vom Klärwerk zum „beschde Stück“	60		
Verrückte Vögel am Rennsteig	62		
In Sachsen brennt die Luft	63		
<b>■ Kultvogel wird zum Kunststück</b>			
Gewickelt und gestreckt: Kreisel-Kunst	64		
Dem Feuer getrotzt, dem Abriss geopfert	66		
Tattoo: Schwalbe-Spuren, die für immer bleiben	68		
<b>■ Die Schwalbe-Schrauber von heute</b>			
Einer, der Hand an alte Ladys legt	70		
Ein Ex-Bürgermeister und sein Spleen für Raritäten	71		
Backpfeife für eine Schwarzfahrt	73		
Wenn Opa mit dem Enkel schraubt	74		
Schrauber-Enkel sind Opas ganzer Stolz	77		
Mit der Schwalbe zum Abi	78		
Mister hundert Prozent	80		
Vom Simson-Fieber gepackt	82		
Zum Nordkap und zurück	84		
<b>■ Schwalbe-Träume und -Schäume</b>			
Vom Asphalt-Vogel zum Airbus	86		
Viele Sommer machen noch keine E-Schwalbe	88		

### Impressum

**Herausgeber:** Suhl Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, Schützenstraße 2, 98527 Suhl  
**Telefon:** 0 36 81 / 85 11 24  
**Fax:** 0 36 81 / 85 12 54  
**Druck:** AZ Druck und Datentechnik GmbH, Heisinger Str. 16, 87437 Kempten  
**Redaktion:** Walter Hörmann (V.i.S.d.P.), Cornelia Bauer (cob), Holger Schalling (all)  
**Konzeption:** Cornelia Bauer, Holger Schalling

**Titelfoto:** Michael Reichel (ari)  
**Anzeige:** Pierre Döring (verantwortlich)  
**Layout:** Kreativpool der Verlagsgruppe Hof/Coburg/Suhl  
**E-Mail:** magazin@insuedthueringen.de  
**Internet:** www.insuedthueringen.de  
**ISBN:** 978-3-9810357-6-6



## Grußwort

*Hallo Schwalbe-Fans,  
liebe Simson Fahrer,  
liebe Leser,*

ich bin hochofret über die riesige Resonanz, die ein Aufruf der Südthüringer Presse, Schwalbe-Bilder und Anekdoten einzusenden, erfahren hat. Im Namen des Vorstandes des Fördervereins Fahrzeugmuseum Suhl möchte ich mich zunächst bei all jenen bedanken, die sich die Mühe gemacht haben, Familienalben zu „plündern“ und teilweise schon sehr weit zurückliegende persönliche Erlebnisse mit dem Kultobjekt Schwalbe zu Papier zu bringen. Eine solch hohe Anzahl von Zuschriften mit so viel Herzblut geschrieben und eine solche Wertschätzung für dieses unwiederbringliche und doch immer noch allgegenwärtige Simson-Fahrzeug hatten wir alle nicht erwartet.

Bedanken möchte ich mich bei allen ehemaligen Simson-Mitarbeitern, die uns einen kleinen Einblick in das Leben und Schaffen in den sechziger Jahren bei Simson gewährt haben. Unvergesslich für mich ist in diesem Zusammenhang ein Treffen mit den nun schon in die Jahre gekommenen Mitgliedern der einstigen Jugendbrigade „Karl Oehring“. Jenen, die am Fließband die Schwalbe montiert haben.

Mein Dank gilt aber auch all den unerschütterlichen Simson-Fahrern, die den Ruf dieser unverwüstlichen Marke im Alltags- oder im Freizeitbetrieb seit nunmehr 50 Jahren, über zwei politische Systeme hinweg und entgegen aller Weissagungen der für Simson todbringenden Treuhandanstalt in Berlin, immer noch am Leben erhalten. Zuverlässigkeit und Langlebigkeit, gepaart mit dem „exotischen“ Design dieses Mokick-Rollers lassen auch eine noch längere Lebensdauer erwarten!

*Diplom-Ingenieur Joachim Scheibe  
Vorsitzender des Fördervereins  
Fahrzeugmuseum Suhl und  
ehemals Direktor für Forschung und  
Entwicklung im IFA- Kombinat für  
Zweiradfahrzeuge, Jagd- und Sportwaffen*

*Foto: Dörthe Lemme*

# Schwalbe ist nicht gleich Schwalbe

**Insgesamt wurden in Suhl 1 058 300 Schwalben gefertigt. Die Entwicklungskosten betragen umgerechnet auf alle produzierten Schwalben 2,69 Mark pro Stück – hinzu kamen die Kosten für Modellpflege und Weiterentwicklung.**

**Von Eckhard Griebel und Holger Schalling**

## 1964 bis 1980

Die Schwalbe in der ersten Serienausführung hatte den Auspuff auf der linken Seite (in Fahrtrichtung). Die Typbezeichnung lautete KR 51, gebaut wurde sie von 1964 bis 1968. Ausgestattet war sie mit dem Motor M 53 KHL und einem KFR-3-Gang-Getriebe, das per Hand- oder Fußschaltung zu bedienen war. Die Kühlung erfolgte bei allen Modellen bis 1980 durch Radialgebläse. Die Leistung betrug 2,5 kW (3,4 PS) bei 6500 Umdre-

hungen je Minute, der Verbrauch lag bei 2,5 Liter Gemisch 1:33 auf 100 Kilometer. Reibungsgedämpfte Federbeine sorgten für Fahrkomfort. Insgesamt wurden von der ersten Ausführung 153 500 Stück gefertigt (ab Fahrgestell-Nr. 200001). Ladenpreis: 1265 Mark.

1968 wurde die Baureihe KR 51/1 eingeführt, die bis 1980 produziert wurde. Die Typbezeichnung des Motors lautet M 53/1 KH; das KFR-3-Gang-Getriebe war ebenfalls per Hand oder Fuß zu schalten und auch die Leistung blieb bei 2,65 kW (3,6 PS) bei 5 750 Umdrehungen. Diese Schwalbe benötigte auf 100 Kilometer 2,4 Liter Gemisch 1:33. Von diesem Modell wurden 375 000 Stück ausgeliefert, sie kosteten 1265 Mark.

Die Weiterentwicklung KR 51/1K lief von 1974 bis 1980 mit dem Motor M 53/1 und KFR-3-Gang-Getriebe ausschließlich mit Fußschaltung vom Band. Neu waren in der Komfortausführung u.a. hydraulisch gedämpfte Federbeine. 18 000 Stück wur-

den gefertigt und zum Preis von 1400 Mark der DDR verkauft.

Eine Sonderausführung, die neben den mit hydraulischen Federbeinen auch über eine Kupplungsautomatik verfügte, wurde von 1971 bis 1980 gefertigt. Sie trug die Typbezeichnung KR 51/1 S. Dem Motor M 53/11 AR schloss sich ein fußgeschaltetes 3-Gang-Getriebe an. Leistung und Verbrauch blieben ebenso unverändert wie der Treibstoff – das Gemisch 1:33. Es wurden 44 600 Stück gefertigt und zu einem Preis von je 1400 Mark verkauft.

## 1980 bis 1986

Im Jahr 1980 wurde die Schwalbe kräftig saniert. Auf den ersten Blick verrät der nun nach rechts gewanderte Auspuff die neue Linie. Fortan wurde der Motor durch den Fahrtwind gekühlt, er brachte eine Leistung von 2,72 kW (3,7 PS) bei 5500 Umdrehungen pro Minute. Nun konnte ein Gemisch aus einem Teil



*Blick in die Endmontage bei Simson in Suhl-Heinrichs.*

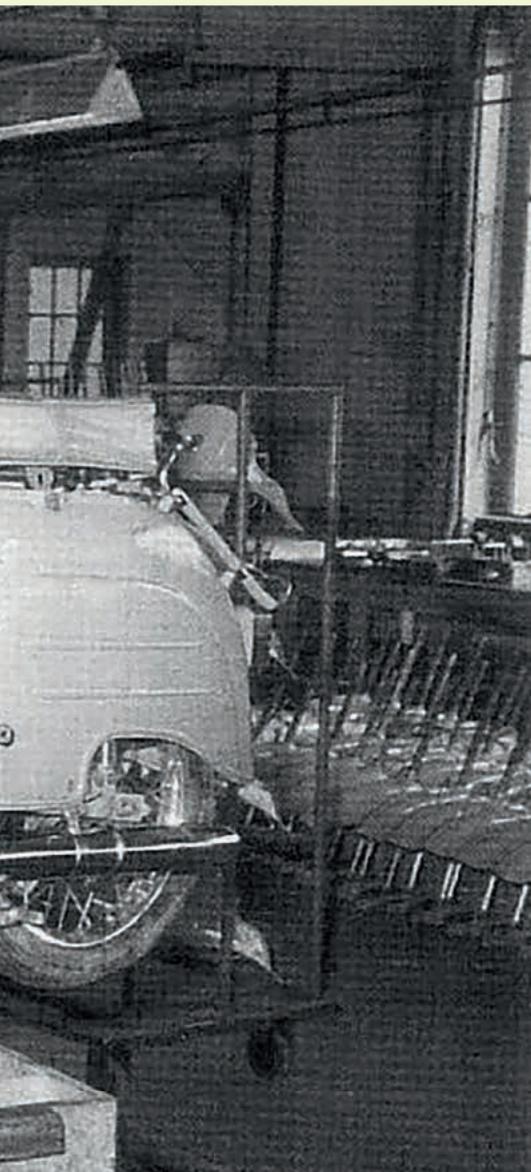
*Foto: privat*

Zweitaktöl auf 50 Teile Benzin (also 1 : 50) verwendet werden, der Verbrauch stieg minimal auf nun 2,5 Liter je 100 Kilometer. Die Modelle:

Der KR 51/2 N wurde 90 800 mal gebaut und mit dem Motor M 531 ausgestattet. Er verfügte über ein KFR-3-Gang-Getriebe mit Fußschaltung und reibungsgedämpfte Federbeine.

Etwas luxuriöser zeigte sich schon der KR 51/2 E: Sein Motor M 541 arbeitete mit den gleichen Leistungs- und Verbrauchswerten wie der M 531; allerdings wurde nun ein fußgeschaltetes KFR-4-Gang-Getriebe verbaut. Die 124 500 gefertigten Roller verfügten über hydraulische Federbeine.

Der gleiche Motor und das gleiche Getriebe finden sich auch im KR 51/2 L. Neu war die wartungsfreie elektronische Zündanlage. Der Roller verfügte ebenfalls über hydraulische Federbeine und einen leistungsstärkeren Scheinwerfer mit 35 Watt Leistungsaufnahme. Gefertigt wurden 84 900 der KR 51/2 L, ihr Preis lag dann bei je 1990 DDR-Mark.



## Lack drauf: Eine kleine Farbenlehre

Im Heinrichser Simson-Werk gab es eine eigene Lackiererei, die sich gleich neben dem Band befand, in dem die Roller fertig montiert wurden. Die Chromteile – also beispielsweise die Gepäckträger – wurden in der werkeigenen Galvanik oberflächenveredelt. Doch das Erscheinungsbild der Schwalbe war vor allem von der Lackierung geprägt. Die wichtigsten Farben, in denen die Schwalbe geliefert wurde, hatten durchaus fantasievolle Namen, die auch einen Hauch der großen weiten Welt durch die Republik trugen:

- Atlantikblau
- Olivbeige
- Pastellweiß
- Saharabraun
- Lichtrot
- Tundragrau
- Billardgrün
- Ibizarot

Ferner wurden Schwalben in Gelb für die Deutsche Post und in mattem Armeegrün für die Deutsche Volkspolizei ausgeliefert.

*Eckhard Griebel,  
Förderverein Fahrzeugmuseum Suhl*



## Die andere Farbenlehre der Simson-Arbeiter

Neben den offiziellen Namen für die verschiedenen Lackierungen hatten die Simsöner auch ihre eigene humorvolle Farbenlehre. Dazu gehörten: Weller-Blau (nach dem Produktions-Direktor), Saft-Grün (nach dem Einkaufsleiter) oder auch Meusel-Rot (nach dem Parteisekretär). Unterm Strich blieb schließlich ein Kessel Buntes – benannt nach dem langjährigen Kombinatdirektor.

*all*



*Foto: dpa*

# Heimliche Botschaften

**Manchmal können auch Spatzen zu Briefftauben werden. So war es jedenfalls bei dem Simson-Arbeiter Martin Bauer. Ihm bescherte der Spatz Post aus dem Westen – und eine dicke Stasi-Akte.**

Von Holger Schalling

**D**er Kalte Krieg war auf dem Höhepunkt, als in den 1960er-Jahren der westdeutsche Versandhändler Neckermann 1000 Mokicks des Typs Spatz bei Simson in Auftrag gab. Der damals 30 Jahre alte Familienvater Martin Bauer aus Schmiedefeld arbeitete zu dieser Zeit in der Reparaturabteilung; bei Simson angefangen hatte er 1960 in der Blechverarbeitung. Die Reparaturabteilung war für die Endkontrolle der Fahrzeuge vor der Auslieferung zuständig. Wenn dabei etwas auffiel, wurde der Mangel behoben, daher der Name. Martin Bauer erinnert sich an eine besondere Begebenheit: „Eines Tages bekamen wir die Mitteilung, dass Neckermann 1000 Spatzen bestellt hat. Für die Maschinen, die in den Westen verkauft werden sollten, kam nach dieser Abteilung nur noch die Versiegelung durch den Zoll.“

## Gefährliche Neugier

„Wir Reparateure wurden extra belehrt, diese Fahrzeuge besonders genau zu kontrollieren, damit kein Moped mit Fehlern an Neckermann geht; letztend-



Martin Bauer aus Schmiedefeld am Rennsteig zeigt seine Stasi-Akte.

Foto: frankphoto.de

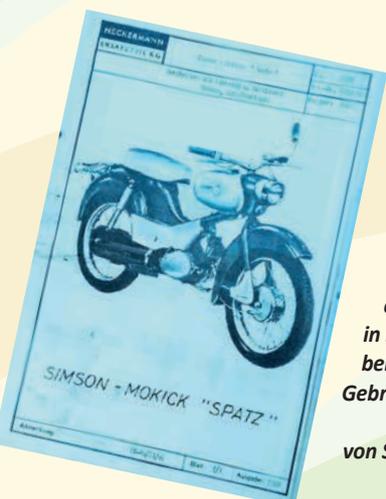
lich lieferten wir ja an den Klassenfeind und wollten zeigen, wie gut wir sind“, sagt Martin Bauer heute und lächelt.

Der junge Familienvater war neugierig. Und seine Neugier trieb ihn zu einer Idee, die ihm viel Ärger hätte einbringen können: „Wir fragten uns, wohin Neckermann sie verkauft und was man im Westen für unsere Mopeds verlangt.“ In die Scheinwerfergehäuse von einem Dutzend Spatzen mogelte er heimlich, still und leise kleine Zettelchen. Auf denen standen sein Name und seine Adresse. Heute gibt er zu bedenken, was das in dieser Zeit bedeutete: „Das hätte mich Kopf und Kragen kosten können.“

Der Zoll jedenfalls hat damals von den Zetteln nichts bemerkt. Und weil ohne konkreten Grund niemand Anlass hat, ein Scheinwerfergehäuse auseinander zu bauen, dauerte es etwas, bis sich tatsächlich die ersten Käufer bei ihm meldeten. „Nach etwa einem halben Jahr bekam ich dann doch mit, wo die Mopeds liefen“, berichtet er.

Martin Bauer erhielt Briefe und Postkarten aus Neumünster, Hamburg und Augsburg. Dort fuhren die Neckermann-Spatzen – und sie kamen bei ihren westdeutschen Besitzern gut an. Eine Hamburger Familie – sie hatte Verwandte in Eisenach – lernte er sogar persönlich kennen: „Die kamen her an den Rennsteig, um mich zu besuchen!“ Viele Briefe gingen hin und her, Bauer schrieb vom Alltag in der DDR, berichtete den Leuten im andern Teil Deutschlands von den Mietkosten seiner Dreiraum-AWG-Wohnung; dass er damals 3,10 Mark in der Stunde verdiente und dass bei Simson auch andere Fahrzeuge als der Spatz vom Band liefen. „Alles völlig unverfänglich“, staunt er noch immer über das, was er damals an ihm eigentlich völlig Unbekannte schrieb. Ärger habe er wegen dieser Briefwechsel wider Erwarten nicht bekommen.

Das zumindest dachte er. „Erstaunt war ich jedoch, als ich nach der Wende meine Stasi-Unterlagen zu Gesicht bekam“, sagt Martin Bauer. Darin fanden sich nämlich



Fundstück auf einem Flohmarkt in Baden-Württemberg: Neckermanns Gebrauchsanweisung für den Spatz von Simson. Foto: cob

säuberlich abgeheftet Kopien sämtlicher Briefe, die er mit dem vermeintlichen Klassenfeind jenseits des Eisernen Vorhanges gewechselt hatte. Selbst die Kuverts waren fein säuberlich mit abgelichtet worden. Verantwortlich: Ein Major Finn und ein Oberstleutnant Schlegelmilch. In der Werkstatt, die Martin Bauer schon vor der Wende in Schmiedefeld aufgebaut hatte blättert Martin Bauer in einem Ordner mit den von „Guck und Horch“ abgelichteten Briefen. Er schüttelt mit dem Kopf, staunt über die Belanglosigkeiten, welche die Spitzel, die die Briefe auf der Post in Zella-Mehlis öffnen ließen, einst interessierten.

## Täglich in der Werkstatt

Doch jetzt muss er erst mal wieder in die Werkstatt, noch ein bisschen tüfteln und fummeln. Aus einer alten Schwalbe, die dort gerade ein eher trauriges Bild bietet, soll wieder ein richtiges Schmuckstück werden. „Mit Reparatur und Neuaufbau von Mopeds gibt es jetzt wieder reichlich Arbeit“, berichtet Martin Bauer. Nach der Wende war das nicht so. „Da ging eine Zeit lang nichts mehr. Die Leute kauften erstmal alles, was vier Räder hatte und aus dem Westen kam. Das brachte der Westwirtschaft zwar eine kräftige Finanzspritze, aber um Simson wurde es sehr ruhig.“

Für die Bauersche Werkstatt musste ein zweites Standbein her, um den Betrieb trotz dieser schlechten Rahmenbedingungen fortführen zu können. Mit Gartengeräten vom Aufsitz-Traktor über Schneefräsen bis hin zu Motorsägen und Rasenmähern und einem Fahrrad-Service fanden sich perfekte Ergänzungen. Das Herz der Werkstatt nahe des Schmiedefelder Sportplatzes aber bleibt die bunte Schar der Simson-Zweiräder.



## Kunterbunte Schwalbenschau für die Rennsteigläufer

*Alljährlich bringt Martin Bauer die Schwalben in Position. An der Strecke des Rennsteiglaufes, nahe des Schmiedefelder Sportplatzes, verkaufen und reparieren er und sein Sohn Ralf Schwalbe, Sperber, S 51 & Co. Die Teilnehmer des größten europäischen Crosslaufes quittieren nach allen Strapazen kurz vor dem Ziel die bunte Schau der Simson-Vögel mit einem Lächeln und anerkennenden Blicken.*  
Foto: frankphoto.de

Längst hat Sohn Ralf den Laden von seinem Vater übernommen. Martin Bauer fühlt sich „mit 75 Jahren seither manchmal als das fünfte Rad am Wagen“. – Aber er gibt zu bedenken: „Zum alten Eisen gehöre ich noch lange nicht. Das fünfte Rad ist bekanntermaßen das Ersatzrad“ – und das werde ja irgendwie täglich benötigt, gerade bei Wind und Wetter.

„So Gott will, werde ich den Simson-Fahrern und ihren Fahrzeugen auch nach über 50 Jahren hoffentlich weiterhin noch lange die Treue halten“, verspricht der 75-Jährige. Noch, da ist sich der alte Simsöner sicher, „ist nicht Schluss mit lustig“. Wer ihn in der Werkstatt herumwuseln sieht und ihm zuhört, wenn er alte und neue Geschichten erzählt, der weiß, wie Recht er damit hat.

## Fundstück

Freies Wort, 12. Juni 1964:

## Noch 3000 Simson-„Spatzen“ im Juni

### Neues Moped mit einem wesentlich höherem Gebrauchswert bei altem Verkaufspreis

Suhl (Eig.-Ber.). Pünktlich nach Plan lief am Mittwoch, dem 10. Juni 1964, im VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl die Serienproduktion des neuen Mopeds „Spatz“ Typ SR 4-1 an. Noch im Monat Juni werden 3000 dieser schnittigen und äußerst zuverlässigen Mopeds von den Werk-tätigen des Simsonwerkes produziert werden. Bereits im Februar war in diesem Betrieb die Serienproduktion des neuen Kleinrollers „Schwalbe“ angelaufen. Im August wird mit dem Mokick „Star“ das letzte dieser neuen Serie von Kleinfahrzeugen in Produktion gehen. Der „Spatz“ hat gegenüber seinem Vorgänger, dem Moped SR 2 E, einen wesentlich höheren Gebrauchswert. Die Motorleistung ist auf zwei PS gesteigert worden, anstelle des Sattels trat ein Einzelsitz, das Fahrzeug hat Schwingenfederung mit Teleskopstoßdämpfern am Hinterrad, wahlweise kann es mit Pedal- oder Kickstarter und Fußrasten geliefert werden. Im Einzelhandel wird „Spatz“ nach wie vor zum alten Preis des Mopeds SR 2 E verkauft.



Die Berufung Simson verbindet drei Generationen: Martin (75, rechts), sein Sohn Ralf (52, Mitte) und dessen Sohn Tobias (25, links).

Foto: privat

# Verrückte Vögel am Rennsteig

**Jedes Jahr sind sie im An-, Tief- und Abflug – verrückte Vögel aus dem ganzen Bundesgebiet landen über Himmelfahrt auf dem Rennsteig. Dann ist Simson-Treffen am Bunker-museum bei Frauenwald.**

Von Cornelia Bauer

Aus allen Ecken Deutschlands knattern Schwalbe, Sperber, Habicht, Star, S 50/51 aber auch Schikra und MZ an. Zehn Stunden touren etwa die Asphalt-Schwalben aus der Rhein-Main-Region an den Rennsteig. Aber auch aus Aachen, Augsburg, Berlin, Hannover, Gütersloh, Ostwestfalen-Lippe, Ingolstadt, Leipzig kommen die Liebhaber der Suhler Zweiräder und feiern am langen Wochenende im Thüringer Wald.

Höhepunkte hat dieses Treffen viele. Die gemeinsame Ausfahrt nach Suhl zum Simsongelände und ins Fahrzeug- oder Waffenmuseum sorgt immer wieder für Aufsehen. Und weil auch Bildung zu solch einem Treffen gehört, zieht es Knatter-Fans sogar auch mal ins DDR-Spielzeugmuseum nach Ilmenau.

An den Abenden wird natürlich gefeiert. Auch das Wiedersehen mit alten Bekann-

ten. Obwohl von Jahr zu Jahr mehr hinzukommen, so kennt man sich inzwischen gut und sorgt füreinander. Wie „Simse 68“. Die Berliner, die im Alltag Simone heißt und eigentlich eine 250er-MZ fährt, hat für alle Soljanka gekocht. Die dazu gehörenden Schnippel-Stunden hat sie nicht gezählt. Am Ende sind aber vier Fünf-Liter-Töpfe voll. Nur mit Fleisch. Das hat sie zu Hause vorgeschnippelt und -gebraten. Ketchup, Gurken, Tomaten und Paprika kommen vor Ort dazu. Die Überraschung gelingt und ist echt lecker.

## Kontakt übers Internet

Kein Wunder, dass die Feuerstelle der Berliner mit den riesigen Kochtöpfen bestens besucht ist. Das Equipment hat der Verein aus Bernau natürlich nicht auf Mopeds und Motorrädern transportiert. Die zehn Angereisten sind noch gut aufgestellt vom letzten Treffen: Jedes Jahr am 1. Mai wird ein Simson-Event in Bernau gefeiert.

Die meisten der Camper des Simson-Treffens haben sich über das Internet kennengelernt. Über Schwalbennest.de, später auch das Simsonforum.de werden seit Jahren die Treffen organisiert und die



*Schlange am Suppentopf*

Kontakte gehalten. Die Gemeinschaft der Simson-Vögel ist dadurch im Laufe der Zeit immer größer geworden.

## Mit Langsam-Zeitfahren

Dabei sind die Angereisten oft so verschieden wie ihre Vögel selbst. Gilbert aus Oberursel beispielweise oder Tobi aus Darmstadt. Der 34-jährige Gilbert ist Produktdesigner und hat über die Liebe zu seiner Schwalbe einiges gestaltet. Die Vereinsfahne gehört ebenso dazu wie



*Zeigt her, eure Mokicks ... Dem echten Fan ist keine Anreise zu weit. Im Gegenteil, da wird der Weg zum Ziel.*

Fotos: cob

# In Sachsen brennt die Luft ...

Das größte Simson-Treffen findet nicht im südthüringischen Suhl, sondern im sächsischen Zwickau statt. Auf dem Flugplatz der Industriestadt wird seit 2002 in jedem Sommer ein Wochenende lang gefeiert. Bei einem Gemisch aus schraubender Fachsimpelei, schrägen Wettbewerben und schriller Party ist das Knattern der Suhler Zweitakter zu hören. Tausende Simson-Freunde aus halb Europa zieht es mit ihren Gefährten zu diesem Erlebnis.

Foto: dpa



der Schwalbe-Handy-Halter aus dem 3-D-Drucker.

Dann ist da der Simson-Hofnarr, Marktschreier oder zu Neudeutsch: Spiele-Instruktor! Tobi aus Darmstadt hat sich dazu bereits in den Vorjahren qualifiziert. „Mir war das einfach zu langweilig“, sagt der 24-Jährige. Mit seiner selbst Männer-Blicke-anziehenden Berlin-chick-Hose (Hintern am Knöchel) und seiner „Hure“ – einem Star, den er und sein Freund als „Ausgeburt der Hölle“ nie fertig restaurieren werden – düst er einladend über den Platz. Seine Stunts, die kecke Art, das angekündigte Langsam-Zeitfahren und der witzig moderierte Wasser-Becher-Parcours locken selbst den trügsten „Am-Feuer-Sitzen-Woller“ aus dem Campingstuhl.

Dann aber passiert das: Tobis „unfertiger“ – für manchen „heruntergewirtschafteter“ – Star findet auf dem Platz diese etwa gleichaltrige Schönheit: einen Harley-Star. Ralf von den Asphalt-Schwalben hat seinen Vogel – pardon: Star – weiß lackiert und mit wehenden Lederstreifen am Lenker einen

dezenten Harley-Touch verpasst. Die beiden Vögel sind so gegensätzlich, wie ihre Fahrer wohl auch. Aber erfrischend schön. Ein Treffen der schrägen Vögel also.

Die Stare und die Stars: Tobi und Ralf mit ihren so verschiedenen und doch genauso besonderen Simson-Oldtimern.



Tobi, der Hofnarr, weiht die Teilnehmer in die Kunst des Langsamzeit-Fahrens ein.

# Mister hundert Prozent



Martin Bienek mit seiner 64er Schwalbe.

**Wenn Martin Bienek von seinen Schwalben erzählt, leuchten seine Augen. Der junge Maschinenbau-Student ist regelrecht vernarrt in die Gefährte aus Suhl. Vor allem aber ist er aufs Original versessen – und zwar bis ins kleinste Detail.**

Von Holger Schalling

**A**ls er geboren wurde, war die Schwalbe schon nicht mehr in Produktion. Martin Bienek aus Altenfeld im Ilm-Kreis ist 26 Jahre jung und verliebt. Nichts Ungewöhnliches in dem Alter, doch wenn einer mit solcher Leidenschaft wie er dem Schwalbe-Kult frönt, dann ist das schon bemerkenswert. Denn er nimmt sein im Zweitakt knatterndes Hobby viel genauer als viele andere Schwalbe-Enthusiasten. Genauer ist hier im Sinne von Tugenden wie Präzision und Originaltreue zu verstehen.

Der Schwalbe-Fan nennt bereits einige Fahrzeuge sein eigen. Sein größter Schatz aber ist eine der ersten Schwalben aus dem Jahre 1964. Sie wurde am 24. März 1964 erstmalig zugelassen – zu DDR-Zeiten hieß das noch registriert.

## Tüftelnder Student

„Ich habe den Kleinroller in schlechtem Zustand bekommen und viel Zeit gebraucht, um ihn in den Originalzustand zu versetzen“, berichtet der Student. Er weiß: „Bei den Modellen von 1964 war vieles anders als bei Schwalben aus dem Jahr 1965 und später. Wichtig für eine echte 64er sind: Dreigang-Handschalung, Aluminium-Kettenkasten, Blinker mit schmalen Steg und Lenkerblech mit Parklichterhöhung.“ So beschreibt er nur die wichtigsten Unterschiede, weiß,

dass es im Detail weit mehr sind. Heute befindet sich die 64er-Schwalbe wieder hundertprozentig im Ursprungszustand. Sogar die golden glänzenden Bowdenzüge konnte er im Internet noch auftreiben. Selbst die Farbe wurde speziell gemischt, den Originalton Atlantikblau gibt es längst nicht mehr im Handel.

Stolz zeigt Martin Bienek sein Schätzchen, das unter der Sitzbank ein kleines Geheimnis trägt: Schwalbe-Chefkonstrukteur Erhard Werner hat es an dieser versteckten – und geschützten – Stelle signiert. Im zweifachen Sinne trägt Martins 64er nun also dessen Handschrift.

Der künftige Master of Science Martin berichtet von der Begegnung mit dem ausgefuchsten Ingenieur: „Er war begeistert. Gut fand er den Nachbau eines Lenkerbleches der Vorserie.“ Es trägt statt des später verwendeten Simson-Logos das Suhler Stadtwappen, und auf dem Knieblech prangt ein Simson-Logo statt des bekannten Schwalbe-Schriftzugs.

Wer nun aber meint, das gute Stück würde nur in der Garage stehen und um Bewunderung buhlen, irrt: Diese Schwalbe ist kein Museumsstück, sondern wird oft – auch auf Langstrecken – bewegt. „2013 bin ich eine 500 Kilometer lange Tour durch Thüringen und Sachsen gefahren, und zwar ohne jede Panne. Mit 50 Jahre alter Technik!“, schwärmt Martin Bienek. Ein Foto seiner 64er vor der Dresdener Frauenkirche, die Station seiner großen Sachsenrundfahrt im vergangenen Jahr war, belegt dies.

## Den Opa nimmt er mit

Inzwischen hat er eine weitere Schwalbe unter seine Fittiche genommen. Sie ist



**Chefkonstrukteur Erhard Werner signiert die Sitzbank.**



**Die junge Rote (Baujahr 1981) und die alte Blaue von 1964.**

Baujahr 1981 und stand noch im März beinahe wie ein Häufchen Elend in der Garage. In Rekordzeit hat er nun auch diese fertiggestellt. „Zum ersten Mal habe ich selber lackiert und das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen“, sagt er stolz. „Mit dem Fahrzeug wird mein Opa mit nach Suhl fahren.“

Auch die rote Schwalbe befindet sich nun wieder im blitzenden Originalzu-

stand, die allermeisten Originalteile konnte Martin in der heimischen Werkstatt aufarbeiten. Der Lack ist ebenfalls original, die Farbe trug übrigens schon zu DDR-Zeiten den verheißungsvollen Namen Ibizarot.

**Glanzstück: Martin Bieneks  
rekonstruierte Schwalbe, präsentiert  
vor der Dresdener Frauenkirche.**

*Fotos: privat*



# Kraftfahrzeugtechnik



**Neuer Kleinroller  
SIMSON-Schwalbe**  
3-Ganggetriebe, 3,4 PS  
Doppelsitzbank

**2** /1964 VEB VERLAG TECHNIK BERLIN

14. Jahrgang - Februar 1964 - Seiten 81-88 - Markpreis 1,- DM  
Postvertrieb Berlin W.G.



Titelblatt der DDR-Fachzeitschrift Kraftfahrzeugtechnik vom Februar 1964, als die Schwalbe flügelte.

Foto: Archiv