COPYRIGHT
Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.

Deutschlandradio Kultur

Länderreport

Ein knatterndes Vögelchen

Geschichte und Kult: der Motorroller Schwalbe aus Suhl.

Autor Reisner, Stefan

Redaktion Stucke, Julius

Länge 19’38’’

Sendung 02.05.2012 – 13 Uhr 07

Die Schwalbe genießt Kult-Status. Wie kein anderes Moped aus dem Simson-Werk in Suhl hat sich die Schwalbe mit ihrem 2-Takt-Motor in die Herzen vieler Zweirad-Fans geknattert. Was macht den Kult gerade dieses Rollers aus - der bis heute, 26 Jahre nach der Produktion der letzten Schwalbe, noch anhält? Welche Rolle spielte die Schwalbe für Suhl und umgekehrt? Und was halten Schwalbe-Fans in Suhl von der knatterfreien E-Schwalbe, die 2011 auf den Markt kommen sollte - deren Einführung aber stotternd immer weiter verschoben wurde, zuletzt auf das Frühjahr 2013. Ein Ort, zwei Räder, viele Geschichten...

M A N U S K R I P T B E I T R A G

Wie ein „S" liegt die Straße im Tal. Kurzer Bogen oben. Langgestreckter, weiter Bogen unten. Vierspurig führt sie vom Zentrum an den Westrand von Suhl in Thüringen. Sie wechselt ihren Namen von Friedrich König- in Würzburger- und schließlich in Meininger Straße.

Gekrümmt wie das „S" von Schwalbe – dem Roller der DDR-Moped-Schmiede Simson. Wer dem Verlauf des vier Kilometer langen „S" folgt, der kann die Geschichte des Kultrollers von den Anfängen 1964 bis heute verfolgen.

Das Congress Centrum Suhl: Ein Bau aus DDR-Zeiten, nach der Wende modernisiert. Gelb verputzt und mit viel Raum – für Konzerthalle, Schwimmbad, Parkhaus, Geschäfte, Restaurants…

Hinter der Glasfassade ist seit fünf Jahren auch Platz für das Fahrzeugmuseum. Dessen Leiter, Joachim Scheibe, sammelt alles was Räder hat und aus dem Hause Simson stammt.

Mehr als 200 Fahrräder, Autos, Motorräder und Mopeds füllen die Ausstellungsräume. Alles hübsch poliert - die Schwalbe steht mittendrin. Dass sie einmal zum Kult werden würde, konnte anfangs niemand ahnen.

(Scheibe)
Man hat sich also entschlossen, nach der Einstellung der Motorrad-Produktion 1961, sich der Kleinfahrzeugproduktion zu widmen. Und hat dann auch den nächsten Entwicklungsschritt zum Moped gesucht. Also das Kleinkraftrad wurde dann entwickelt. Und das war diese sogenannte Vogelserie – Spatz, Star, Schwalbe, Sperber, Habicht. Und Bestandteil dieser Serie war natürlich auch die Schwalbe, weil international der Trend auch zu einem Kleinroller gegangen ist.

Vor der Schwalbe – die ab 1964 vom Band lief – hatten die Simson Konstrukteure einen Einsitzer entwickelt. Den KR –Kleinroller – 50. Optisch der Schwalbe schon recht ähnlich. Aber das reichte nicht, erinnert sich Erhard Werner. Er hat damals die Schwalbe mitentwickelt.

(Werner)
Zwangsläufig kam dann immer wieder die Anfrage: „Können wir denn nicht ein Fahrzeug bauen, wo auch mal ein Zweiter mitfahren kann?" Der junge Mann wollte seine Freundin mitnehmen und so weiter, oder wenn zur Arbeit gefahren wurde – teilweise fuhr die Frau mit, weil ja viele – Mann und Frau dann – im gleichen Betrieb beschäftigt waren – zur DDR-Zeit. Ob das nun auf dem Lande war oder in der Stadt. Und so kam dann der Entwicklungsauftrag für uns, dass wir den Kleinroller KR 50 weiterentwickeln sollten, zu einem zweisitzigen Fahrzeug.

Der KR 51, der als Schwalbe in die Zweiradgeschichte eingegangen ist.

(Schwalbe-Werbung, 1970er Jahre)
Er fährt wie von allein. Genau das Richtige für ihn. Er läuft immer zuverlässig. Genau das Richtige für sie. Er fährt sechzig Kilometer pro Stunde und braucht keine drei Liter. Genau das Richtige auch für zwei. Für alle Tage, für viele Jahre: Schwalbe. Genau der richtige Kleinroller auch für Sie. Schwalbe. Von Simson Suhl.

Der Umbau vom KR 50 auf den KR 51, die Schwalbe, war für die Entwickler eine Herausforderung. Ein zweiter Sitz bedeutet mehr Gewicht. Das erfordert mehr Motorleistung, eine bessere Kühlung, ein stabileres Fahrwerk, stärkere Bremsen, Federn und so weiter. Viel Zeit gab der Staat dem „Konstruktions-Kollektiv", wie Erhard Werner

es heute noch nennt, nicht. Zwei Jahre von der Idee bis zur Produktion. Und das unter strengsten Auflagen: 40.000 Kilometer Laufleistung ohne Generalreparatur sollte die Schwalbe schaffen, bevor sie in den Verkauf gehen durfte. Einmal um die Erde – innerhalb der DDR. Getestet wurde auf Strecken in der nahen Umgebung.

(Werner)
Die Schwalbe wurde also im Schichtbetrieb getestet. Ich war damals selbst mit dabei. Ich musste mit so eine Fahrgruppe leiten. Da wurden also pro Tag 1.000 Kilometer mit dem Fahrzeug gefahren. Im Drei-Schicht-Betrieb. Jede Schicht etwas über 300 Kilometer. Das war also sehr gut organisiert, so dass in sehr kurzer Zeit die Erprobung durchgeführt wurde. Es gab natürlich auch Probleme bei der Erprobung, dass mal ein Teil nicht dem entsprach, was man sich vorgestellt hatte. Da war wieder eine Truppe da, die sofort die Sache wieder überarbeitete. Aber im Endeffekt haben wir dann erreicht, dass ein sehr langlebiges Fahrzeug zustande kam.

Diese Langlebigkeit war es aber, die dem Roller später das Aus bescherte. Nach über 20 Jahren hatten die Menschen das immer gleich designte Fahrzeug satt. Der Roller verkaufte sich immer schlechter.

(Scheibe)
Und, man muss natürlich auch sagen: Ein Konzept aus dem Anfang der 60er Jahre hatte natürlich auch mit der Zeit so einige konstruktive Mängel aufgedeckt. Insbesondere das Fahrwerk war – sagen wir mal – am Ende. Es war ausgereizt und da hätte deutlich etwas getan werden müssen.

1986, noch zu DDR-Zeiten, wurde die Produktion eingestellt. Mehr als eine Million Schwalben waren bis da vom Band gegangen.

Heute – 48 Jahre nach der Produktion der ersten Schwalbe – schätzen wieder viele den langlebigen Kleinroller. Das Design aus den 60ern wurde zum Kult – auch im Westen der Republik. Zunächst punktete der Roller auch aus ganz praktischen Gründen: Eine Sonderlizenz erlaubt es, die 60 Stundenkilometer schnelle Schwalbe mit Führerschein Klasse M zu fahren. Der schließt normalerweise nur Roller bis 45 km/h ein.

Schwalbe-Fahrer haben sich in Fanclubs organisiert – in vielen Städten, deutschlandweit. In Suhl – der Wiege der Schwalbe – gibt es keinen. Die Schwalbe war hier Teil des Alltags, kein Kultobjekt.

(Scheibe)
Wenn Sie sich überlegen: 3.500 Leute haben bei Simson gearbeitet. Also in fast jeder Familie war irgendeiner in der Firma tätig. Und da hat eben dieser moralische Verschleiß auch dazu geführt, dass kein sonderliches Interesse mehr an der Schwalbe war.

Aber auch in Suhl knattert die Schwalbe bis heute - Horst Krieck ist seit 1968 mit seinem 3-Gang-Modell mit Fußschaltung unterwegs. Blau ist das gute Stück – es hat schon viele Kratzer und Schrammen im Lauf der Jahrzehnte abbekommen – aber die Schwalbe begleitet den 73-jährigen nach wie vor.

(Krieck)
Die schnurrt wie ein Uhrwerk. Also im Sommer laufe ich hier fast keinen Schritt. Bloß in die Garage – etwa 100 Meter ist die Garage entfernt. Und sonst ist die immer im Betrieb. Im Prinzip mache ich alle Besorgungen mit der Schwalbe: Kartoffeln und Bierkasten – alles was nicht zu sperrig ist, ist zu transportieren.

Die Schwalbe: ein zuverlässiges Gebrauchsfahrzeug. Bauern nutzten sie genauso wie die Abschnittsbevollmächtigten der Volkspolizei. Ein weiß lackiertes Exemplar aus Suhl brachte es in den 70er Jahren bis zum Film…

„Schwester Agnes" mit Agnes Kraus. Auch wenn die Schauspielerin selbst nicht Schwalbe fahren konnte und ein Double die Szenen nachgestellt hat: Gemeindeschwester Agnes und ihre weiße Schwalbe waren ein zuverlässiges Team im Filmdorf Krummbach und Umgebung.

(Mann 1) *Agnes, da kommt einer mit ´nem Fahrrad. Er sagt, da wäre einer verunglückt.* (Mann 2) *Ja, Schwester. Abgestürzt. Ein Junge vom Hainfelsen.* (Agnes) *Schlimm?* (Mann 2) *Er liegt dort.* (Agnes) *Ruf ´n Arzt an, `n Rettungsdienst. An der Kreuzung ist ein Gasthof. Die haben ein Telefon.* (Mann 2) *Beeilen Sie sich, Schwester.* (Schwalbe wird angelassen und fährt los)

Für Gemeindeschwestern oder Abschnittsbevollmächtigte gab es die Schwalbe als Dienstfahrzeug. Lange sparen mussten dagegen Privatleute auf den Roller. Zwei bis drei Monatslöhne waren keine Seltenheit. Zwischen 1.200 und 1.900 Ostmark kostete eine Schwalbe. Gotthard Zühl kam durch einen glücklichen Zufall an seine erste Schwalbe. Er hat sie gekauft als er mit seiner Familie gerade frisch nach Suhl gezogen war.

(Zühl)
Mein Schwager kannte jemanden, der eine Bestellung hatte. Der brauchte die nicht. Und da habe ich gesagt: Na gut, wir haben kein anderes Fahrzeug, wir nehmen halt die Schwalbe, damit wir uns bewegen können. Und wir kamen dann drauf, weil wir mit unserer Autoanmeldung noch lange nicht dran waren – die lief von 1976, aber da war eben auch ´85 noch nicht dran zu denken – und da waren die Kinder so groß, dass man sie auf der Schwalbe mitnehmen konnte. Und da haben wir uns 1985 noch eine zweite Schwalbe gekauft.

Der Schwalbe ist er treu geblieben. Wenn morgens um sechs Uhr das Thermometer mehr als zehn Grad über Null anzeigt, fährt Gotthard Zühl die zehn Kilometer zur Arbeit mit seiner Schwalbe.

(Zühl)
Ich bin davon ausgegangen, ich fahre auch bei Regen. Und ich habe auch jetzt noch diese Plexiglasscheibe dran. Die frisst vielleicht 0,1 Liter Sprit auf 100 Kilometer. Aber ich kann bei Regen fahren. Und ich habe nur einen Helm auf, ich brauche keine große Regenbekleidung und durch diese Kniebleche ist man wirklich gut geschützt.

Zurück zum großen „S". Zur Straße, an der sich die Geschichte des DDR-Kultrollers abfahren lässt. Es geht hinaus aus Suhls Zentrum. Vorbei am Ortsteil Heinrichs mit seinen Fachwerkhäusern bis zum Simson-Firmengelände. Einfahrt Tor A.

Ein Fabrikgelände - weitläufig mit 166.000 Quadratmetern. Große Fabrikhallen neben roten Backsteinhäusern. Manches ist restauriert, anderes modert vor sich hin. Vieles wurde im Laufe der Jahre abgerissen.

Die Geschichte des Geländes reicht mehr als einhundert Jahre zurück. 1856 haben die jüdischen Brüder Löb und Moses Simson hier mit der Produktion begonnen - zuerst Bleche und Gewehre – ab 1896 folgen Fahrräder. Ab 1911 kommen dann Autos dazu. Unter den Nazis werden die Simsons enteignet. Das Regime reißt sich das Werk unter den Nagel. In der Fabrik laufen von da an Rüstungsgüter vom Band. 1945 übernehmen dann die sowjetischen Besatzer das Werk und lassen Waffen, Fahrräder und Motorräder bauen, bis schließlich Mitte der 50er Jahre die Moped-Produktion dazukommt.

Mobilität auch für den kleinen Mann mit kleinem Geldbeutel soll ab sofort aus Suhl kommen. Der Staat schreibt das vor. Die Fabrikhalle, in der ab den 60ern die Schwalbe-Roller vom Band laufen, sieht Hartmut Fischer von seinem Bürofenster aus. Fischer ist der Geschäftsführer der TLG Gewerbepark Simson GmbH – einer Gesellschaft, die seit Mitte der 90er Jahre die großen Gewerbeflächen vermieten soll. Denn nach der Wende

geht es für Simson steil bergab. Verschiedene Versuche, das Unternehmen zu retten, sind 2003 endgültig gescheitert. Seitdem mieten sich kleine Firmen hier ein. Zusätzlich zum Gelände verwaltet Hartmut Fischer die Simson Markenrechte, darunter auch die für die Schwalbe.

(Fischer)
Wir haben diese Marken geschützt, damit praktisch andere Hersteller diese Markenprodukte nicht unter dieser Marke vertreiben können. Wir haben ja Lizenzverträge mit der Firma MZA für Produkte der Zweiradfahrzeuge, die der Historie zuzurechnen sind, also Ersatzteile, um diesen alten Bestand, der sich noch auf den Straßen befindet, am Leben zu erhalten.

In der Halle, wo die Schwalbe vom Band lief, ist heute gähnende Leere. Nebenan eine kleine Werkstatt, in der alte Simson-Mopeds repariert werden. Oft greifen die Schwalbefahrer auf Originalteile zurück. Die gibt es noch heute – über zwanzig Jahre nach der Wende. Kolben und Bleche liegen in riesigen Regalhochlagern der Firma MZA. MZA – die Meyer-Zweirad-Ahnathal GmbH aus Hessen. Die Firma hat Ende der 1990er Jahre Maschinen und Lagerbestände von Simson gekauft. Vertreibt alte Teile und stellt neue Simson-Ersatzteile her. Die Lizenz dafür wird jährlich von Hartmut Fischer von der TLG vergeben. MZA produziert die Teile am historischen Standort in Suhl:

(Recknagel)
Ja, im Moment produzieren wir dann hauptsächlich Elektrik-Teile für die Schwalbe noch. Jede Menge Räder – Speichenräder –, sonstige kleine Blechteile, die noch vorrätig sind, teilweise lassen wir es auch neu produzieren.

Heinz Recknagel ist Entwicklungsingenieur. Früher bei Simson beschäftigt, heute bei MZA.

(Recknagel)
Ansonsten dann das Standardsortiment Reifen, Glühlampen, all das ist noch im Sortiment vorhanden. Für die letzte Baureihe, diese Typreihe M 531, M 541 werden die Motoren bei uns noch gebaut.

Blechteile, also die Verkleidung, die die Schwalbe äußerlich erst zu dem macht, was sie ist, gibt es auch noch. Der Handel mit Simson-Ersatzteilen ist ein gutes Geschäft. Die Nachfrage ist immer noch groß. Die Lager sind voll. Sie waren es auch, als MZA im Februar 2003 die Ersatzteilversorgung für alle Simson-Vögel, also auch die Schwalbe, übernahm.

(Recknagel)
Weil ganz einfach nach dem Kauf des Ersatzteilsortimentes die Lagerhaltung hier im Haus war und aus wirtschaftlichen Gründen ein Umzug des Lagers nicht zweckmäßig gewesen ist. Da hat man sich dann halt entschieden, hier die Niederlassung aufzumachen. Und das ist auch ne ganz stabile Sache. Zumal auch hier die Leute in der Gegend sitzen, die den Erfahrungsschatz haben, die also früher schon bei Simson gearbeitet haben. Das ist halt einer der Vorteile des Standortes hier.

Ohne Vorkenntnisse in Sachen Simson hat sich eine neue Firma an der Schwalbe zu schaffen gemacht.

26 Jahre nachdem die letzte Original-Schwalbe in Suhl vom Band ging, soll der Kultroller neu aufleben. Äußerlich soll das neue Modell an die alte Schwalbe erinnern. Die ovalen und an den Lenker-Enden befestigten Ochsenaugen-Blinker sind geblieben, ebenso der verkleidete Scheinwerfer und die Verkleidung mit den zwei markanten Streifen im hinteren Kotflügel. Doch der entscheidende Unterschied ist deutlich zu hören. Das Original:

(Schwalbe startet und fährt los)

Und der Nachfolger aus dem 21. Jahrhundert:

(E-Schwalbe fährt los)

Die neue Schwalbe aus Suhl setzt auf Elektromobilität statt auf Verbrennungsmotor. Das sei, so der Geschäftsführer der Elektrofahrzeugwerke, EFW Suhl, Thomas Martin, der zeitgemäße Antrieb im 21. Jahrhundert. Ein Roller mit Elektroantrieb - das ist nicht neu. Der Kult um die alte Schwalbe ist es, der den Verkauf ankurbeln soll.

(Martin)
Wir haben uns den Markt angeschaut, Elektroroller, was es da so gibt. Das ist alles noch ein bisschen in den Kinderschuhen, muss man sagen. Und vor allem, was es so gab oder im Moment noch gibt, ist alles sehr austauschbar. Es ist nicht emotional. Es sieht ein bisschen langweilig aus. Alles ein bisschen futuristisch, was uns nicht so gefallen hat. Und die Schwalbe hat man so im Kopf und hat so einen schönen Retro-Aspekt und auch so eine Emotionalität. Und wir wollten das gern wiederbeleben.

300 Roller wollte das Unternehmen in diesem Jahr verkaufen. Einen Monat vor der geplanten Markteinführung dann die Absage. Die E-Schwalbe wird erst ein Jahr später auf den Markt kommen. Verzögerung in der Motorentwicklung, so die offizielle Begründung. Für Joachim Scheibe, einst Simson-Entwicklungs-Chef und heute Leiter des Fahrzeugmuseums, gibt es andere Gründe. Das Fahrwerk ist zu schwer. Und:

(Scheibe)
Wir sind damals immerzu gefahren in drei Schichten um alle die Schwachstellen rauszukriegen. Diese Phase werden die Jungs auch noch durchleben müssen, damit sie alle Schwachstellen überhaupt erkennen. Nicht jede Computersimulation bringt alles zutage.

Verkaufen muss EFW Suhl. Denn mehrere Millionen Euro sind bereits in die Entwicklung geflossen. Allerdings kommen sie nicht aus Suhl und auch nicht aus Thüringen, sondern von einem Ökostromlieferanten aus Hessen und einem Automobilzulieferer aus Baden-Württemberg.

Knapp 50 Zulieferer aus Deutschland, Spanien, Italien und Japan liefern die Teile. Im Gegensatz zur Komplettproduktion aus DDR-Zeiten werden die Teile nun nur noch zusammengesetzt in Suhl.

Wer die Schwalbe neu aufleben lassen will, muss das hier tun – sagt Hartmut Fischer von der TLG Gewerbepark Simson GmbH

(Fischer)
Mit allen, die einen Lizenzvertrag mit uns haben, wurde drin verankert, dass einmal die Marke an den Standort Simson Gewerbepark GmbH Liegenschaften und an die Stadt Suhl erstmal gebunden ist.

Eine Neuauflage des Simson-Werkes bedeutet das für den Standort Suhl aber nicht. Rund 3.500 Mitarbeiter waren zu DDR-Zeiten mit dem Fahrzeugbau beschäftigt. Die Schwalbe war nur eines von vielen Produkten.

Derzeit bauen sieben Mitarbeiter der Elektrofahrzeugwerke die neue Schwalbe zusammen. Einen Roller können sie binnen 80 Minuten fertig stellen. Baukastenprinzip. Die zugelieferten Teile müssen zusammengeschraubt werden – das wars.

Ob der Plan aufgeht – darüber entscheiden letztlich die potentiellen Käufer. Und zumindest in Internetforen geben sich viele Schwalbe-Fans skeptisch.

Bitte macht kein fahrendes Plastikklo aus der Schwalbe ist zu lesen – oder: egal was sie auch bauen, ich bleib bei meiner Variante mit Sprit.

Es gibt auch positive Stimmen, die schreiben – eigentlich keine schlechte Sache – aber selbst denen fehlt das Knattern – und: an den Kult käme das Neue sowieso nicht ran.

Und auch Ehrhard Werner, der Erbauer der alten Schwalbe, macht sich so seine Gedanken.

(Werner)
Die E-Schwalbe, das ist selbstverständlich eine Weiterentwicklung. Auch im Interesse der Umwelt. Ich persönlich begrüße diese Entwicklung. Ob es zum Erfolg führt, ist noch schwer einzuschätzen. Es kommt darauf an, wie das Gebrauchswertverhältnis, wie hoch das ist. Es zeigt auch, dass die ursprüngliche Schwalbe so bekannt ist, dass man diesen Namen nutzen möchte als verkaufsförderndes Argument. Ein Zeichen, dass wir damals einen richtigen Griff hatten

-E N D E-