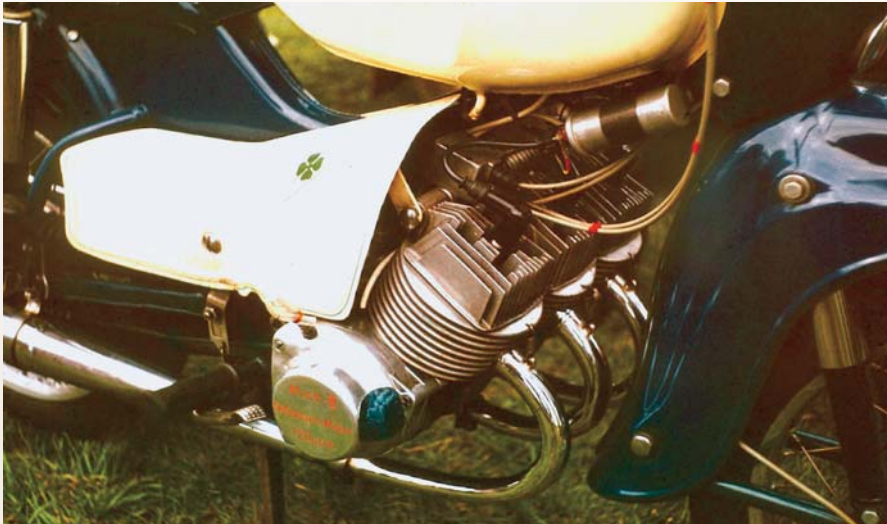




Ein „Suhler Vogel“



Ein Erstlingswerk von Joachim Schumann, 1966 überraschte er die Fachwelt mit dem Dreizylinder-Sperber

Dieser „Sperber“ befindet sich seit 42 Jahren in Familienbesitz, unterdessen sitzt mit Tochter und Enkeltochter die dritte Generation darauf

Aufgrund der offiziellen Namensgebung der Suhler Mokickprodukte aus dem Herzen Thüringens wird ihnen gern der Begriff „Vogelreihe“, bzw. „Suhler Vögel“ scherzhaft oder auch ehrenhalber zuerkannt. Die Mokicks besaßen bei der Jugend der DDR beinahe Kultstatus, machten doch Millionen DDR-Bürger auf den kleinen Flitzern ihre ersten motorisierten Fahrversuche. Sie gehör-

ten zum täglichen Leben, waren für viele Bürger ein unentbehrliches Verkehrsmittel und natürlich für die Jugend ein Objekt der Freude ihrer Betätigung in der Freizeit.

Heute findet man sie bei Oldtimerveranstaltungen immer häufiger. Sie am Leben zu erhalten, machen sich immer mehr Liebhaber der „Alteisenzene“ zur Aufgabe.

Aber eben zum „Schrauben“ als Umbauobjekte waren sie in der DDR willkommene Objekte, auch für die sportliche Betätigung. Im Turniersport, bei Orientierungswettbewerben, aber auch beim richtigen Sport im Gelände, Trial und Straßenrennsport fanden sie vielseitige Verwendung.

Im Heft 11/2007 lernte der Leser die phantastischen Mehrzylindermaschinen des Weinböhlars Joachim Schumann kennen. Er war neben einer handvoll weiterer Edelschrauber einer der Männer, der mit bemerkenswerter Hingabe, Erfindergeist und technischem Können die kleinen Flitzer zu wahren Meisterwerken umbaute.

Erinnern wir uns ... als er 1966 mit einem Dreizylinder-Sperber in die Fahrerlager der DDR-Rennstrecken fuhr, wurde man schon aufmerksamer, denn das Motorrad erregte Bewunderung. Um noch einmal zu rekapitulieren, der Simson-„Sperber“ war ja bereits seit seiner Entwicklung 1966 vom Ursprung her ein Motorrad, mit seiner angehobenen Leistung auf 4,6 PS und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h wurde der 50-„Kubiker“ straßen-

verkehrsrechtlich offiziell als Kraftfahrzeug SR 4-3 eingestuft und musste ein polizeiliches Kennzeichen tragen. Andy Schwietzer gab in seinem Buch „DDR-Motorrad-Klassiker“ dem kleinen Kraftfahrzeug „Sperber“ die treffende Bezeichnung der „Freie Vögel“, dieses Wort wäre auch sehr gut für Schumanns Kreationen gewählt gewesen.

Dass hier wieder einmal näher über den „Sperber“ berichtet wird, hat einen ganz besonderen Grund, denn die Unwissenheit über das kleinste Kraftfahrzeug der DDR ist buchstäblich umwerfend. Anlässlich einer bekannten Oldtimerveranstaltung nimmt ein Onkel seinen kleinen Enkel Karl an die Hand, um ihn mit den motorisierten Schätzen vertraut zu machen. Man steht auch vor einem „Sperber“, um den sich bereits eine ganze Gruppe älterer Herren versammelt hatten und eifrig ihr Wissen über das Fahrzeug lautstark äußerten. Der „Sperber“ war ja ein Motorrad und musste in der DDR ein polizeiliches Kennzeichen führen, war den Herren bekannt, aber warum, und damit beginnt die Geschichte wirklich interessant zu werden. Haarsträubender Blödsinn wurde hier verzapft, der „Sperber“ sollte über einen Hubraum von 60, 70 und gar 80 ccm verfügen, seine Leistungsangaben reichten bis 8 PS, seine angegebene Höchstgeschwindigkeit gar bis 90 km/h! Nun denkt der Onkel, dass er als Besitzer eines „Sperbers“ seit 40 Jahren, etwas für die Ehre des Suhler Produktes tun zu müssen und macht den Fehler, sich in das Gespräch einzumischen, höflich vorausgeschickt. Damit begeht er aber einen großen Fehler, die „Fachleute“ wenden sich spontan gegen seine Ausführungen, regelrecht böse bis zur Beschimpfung als ahnungsloser Angeber. Was macht der Onkel? Er nimmt Karl bei der Hand und verlässt wortlos und kopfschüttelnd den Platz. Der Kleine fragt dann ganz verstört: „Du Onkel, warum waren die Onkels so böse zu dir und haben gesagt, du bist ein Schwindler?“ Das ganze Geschehen geht aber weiter, nach dem Vorfall berichtet der Onkel mehrfach darüber unter Freunden aus dem Fachkreis – und nun kommt der Hammer, weniger als die Hälfte der Personen wissen tatsächlich über die technischen Daten des „Sperber“ Bescheid. Dass dieses





Kleinkraftrad im originalen Zustand über eine rote Sitzbank verfügte, wissen nur noch die allerwenigsten Leute, und deshalb soll der „Sperber“ nachträglich noch einmal kurz beleuchtet werden. Mit hoher Sicherheit werden einige Leser nach der Lektüre zu einer überraschenden Selbsterkenntnis kommen.

1964 rollte das erste Moped „Spatz“, SR 4-1 P, in Suhl vom Band, noch im gleichen Jahr folgte das erste Mokick „Spatz“, SR 4-1 K und bis 1970 das SR 4-1 SK. Ebenfalls kam 1964 die erste „Schwalbe“ KR 51 H auf den Markt und insgesamt bis 1986 die Reihen KR 51 F; 51/1; 51/1 F; 51-1 K; 51-1 S; 51/2 N; 51/2 E und 51/2 L. Auch 1964

wurde parallel dazu der „Star“ SR 4-2 und bis 1975 der SR 4-2/1 produziert. 1966 bis 1972 erschien der „Sperber“ SR 4-3, jährlich sollen davon bis zu 20.000 Stück gefertigt worden sein. Der Charakter als Kleinkraftrad wirkte sich negativ auf den Verkauf aus, da der Führerschein Klasse 1 notwendig war. 1971 begann die Produktion des Mokick „Habicht“ SR 4-4, als Ablösmodell für den „Sperber“ wurden die Fahrzeuge bis 1975 verkauft, der Motor war auf 3,4 PS Leistung reduziert worden und verfügte jetzt über Gebläse Kühlung, das Fahrgestell wurde inklusive der hydraulischen Federbeine übernommen, wesentlich wurde aufgrund anderer Farbgebung unterschieden.

Als der „Sperber“ 1966 auf der Leipziger Messe präsentiert wurde und wenig später bereits im Handel erhältlich war, erregte das kleine Motorrad schon Aufsehen und sorgte für Begeisterung. Negativ war allerdings die Tatsache, wie im Lande der Mangelwaren üblich, es konnte nur auf vorherige Bestellung für den Preis von 1.550,00 Mark beim IFA-Vertrieb erworben werden. Dem Besitzer des hier beschriebenen Fahrzeugs ging es ebenso. Nicht ohne Probleme konnte er ein Exemplar von den für die Stadt Zittau kontingentierten sechs Stück für das Jahr 1967 erwerben. Nach einem schwierig zu findenden Defekt an der Zündanlage machte das Fahren nach ein paar Wochen richtig

So wurde der „Suhler Vogel“ als Umbau von 1970 bis 1985 genutzt

Freude mit dem kleinen Flitzer. Der Ablauf der Garantiezeit wurde abgewartet, und der „Renner“ wurde umgebaut (siehe Foto links). Die äußeren Veränderungen waren das Anbringen einer Rennverkleidung Marke Eigenbau, ein aus Aluminium gefertigter Sportkotflügel zierte das Vorderrad, der Lenker wurde tiefer gezogen und ebenfalls mit veränderter Aluabdeckung, hochglanzpoliert versehen. Eine Rennsitzbank sollte den letzten Schliff für das Outfit erzeugen. Die freigelegten Federbeine mit verchromten Federn waren modisches Beiwerk. Die Innereien des Motors wurden leistungssteigernd verändert. Die Überströmkanäle erfuhren eine exakte Anpassung zwischen Kurbelgehäuse und Zylinder, wurden erweitert und feinbearbeitet. Der Einlass wurde vergrößert, der Vergaserquerschnitt bis 17 mm aufgebohrt, eine 80er-Hauptdüse eingesetzt und auch der Auslasskanal vergrößert. Der Ansaug- sowie der Abgastrakt wurden „frei“ gemacht, die Akustik sollte ja schon begeistern. Die Verdichtung erhielt den Grenzwert von 10,5:1, und durch Beseitigung der Toträume im Kurbelhaus wurde die Vorverdichtung optimal gestaltet. Das Motorchen konnte damit etwa 6,5 PS bei 7.000 Umdrehungen abgeben, bei gutem Wind bedeutete das knappe 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, RT 125 und Jawa 175 waren schon „zu verblasen“. Aber – die Anzahl der verbrauchten Kurbelwellen war spektakulär. Nach Abkühlung der Rennerlebnisse wurde der Motor ziviler zurückgerüstet. Das Fahrzeug diente über viele Jahre für den täglichen Gebrauch, eine Langstrecke von 900 Kilometern in 14 Stunden zählte auch einmal dazu. Etwa 1985 wurde der „Sperber“ wieder in seinen Ursprungszustand versetzt und steht jetzt nach 42 Jahren beim gleichen Besitzer und noch mit 80% Originallack in der Garage, insgesamt dürften damit ca. 70.000 Kilometer gefahren worden sein.

Im nächsten Heft wird „Edelschrauber“- und BMW-Experte Peter Hanke aus Berlin mit seinen Exponaten vorgestellt.

Das gleiche Fahrzeug ist im heutigen Zustand leicht von Gebrauchsspuren gezeichnet, außer dem schwarzen Sitzbankbezug ist alles noch original

