



SIMSON

LETA 1854 STA BRATA Löb and Moses Simson kupila tretjino kovaškega podjetja iz nemškega kraja Suhl. Dve leti kasneje sta ustanovila podjetje Simson in Co, ki se je specializiralo za proizvodnjo ogljikovega jekla. V naslednjem desetletju je podjetje pridobilo velik sloves, kar se tiče njihovih pušk in pištol. Leta 1871 so preizkusili svoj prvi parni stroj in nato leta 1896 pričeli širiti svoje poslovanje še v proizvodnjo koles. Leta 1907 je podjetje Simson in Co pričelo proizvajati svoj prvi avtomobil "Simson A", vendar pa je vojna posegla v avtomobilsko industrijo in podjetje je hitro sprejelo bolj donosno pogodbo z vojsko za izdelavo orožja. Za

vojsko so sprva proizvajali puško Mauser 98. Po versajski pogodbi, s katero je bila uradno končana prva svetovna vojna, je bila nemška vojska omejena na dobavo orožja iz ene same tovarne, saj naj bi s tem omejili vnovičen razmah nemške orožarske industrije. Ker je bilo podjetje Simson med leti 1925 in 1934 edino, ki je imelo pogodbo z nemško vojsko za dobavo pištol Luger, so tudi ostala orožarska podjetja prešla pod njihovo okrilje. Simson pa je imel tudi pogodbo za popravilo in obnovo pušk Mauser 98, karabin 98b, mitraljezov MG08 in brzostrelk MP18. Od začetka leta 1920 proizvajajo tudi mini žepne pištole. 25 ACP, ki so bile na voljo v dveh skoraj enakih različicah v Nemčiji in ZDA.

Med leti 1914 in 1915 je Simson ponovno oživil svojo avtomobilsko industrijo z modelom A, ki je imel štirivaljni, 1,5 litrski pogonski agregat z 22 konjskimi močmi in modelom C z 2,6 litrskim pogonskim agregatom z 28 konjskimi močmi. Proizvodnja je bila kaj hitro ustavljena do leta 1919, ko podjetje končno nadaljuje svojo proizvodnjo z modelom Bo (1600 ccm/22 konjskih moči), modelom Co (1600 ccm/40 konjskih moči) in modelom D (3500 ccm/45 konjskih moči). Največje hitrosti so bile 80 km/h pri modelu Co in 90 km/h pri modelu D. Leta 1923 je Simson zamenjal model D z modelom F (3500 ccm/65 konjskih moči), kar je bil njihov prvi proizvodni model, ki je dosegel hitrost 100 km/h. Leta 1924 je njihova paleta avtomobilov po popolnem preoblikovanju in prenovi dobila ime Simson-Supra. Prva Supra modela sta bila S in S Sport s štiri valjnim, 2,0 litrskim DOHC motorjem. Model S je proizvedel 50 konjskih moči in dosegel najvišjo hitrost 120 km/h, S Sport pa 60 – 80 konjskih moči in najvišjo hitrost preko 140 km/h. Leta 1925



SIMSON TIP A



SIMSON SUPRA SO

je bil predstavljen model So s SOHC pogonskim agregatom. Modela S in S Sport so leta 1926 ukinili, proizvodnja modela So pa se je nadaljevala vse do leta 1929. Leta 1925 Simson uvede model J, ki je bil njihov prvi šestvaljnik in nato leta 1926 še uspešen model R z OHV motorjem.

Leta 1931 predstavijo model RJ s 3,3 litra gibne prostornine in 70 konjskimi močmi. Iste leta Simson predstavi svoj prvi in edini osemvaljnik iz palete Supra, to je bil model Supra A, ki je imel 4,7 litra gibne prostornine, 90 konjskih moči z najvišjo hitrostjo okrog 120 km/h.

Družina Simson je bila judovska in z vzponom Hitlerjeve nacistične stranke leta 1936 so bili primorani zbežati. V skladu z zakoni so bili judovski lastniki tovarn razlašeni in je nadzor ter upravljanje prešlo v roke novih skrbnikov. Tovarna Simson se je tako združila

z drugimi tovarnami, ki skupaj tvorijo Berlin Suhler Waffen und Fahrzeugwerke (BSW). Iste leta je ta tovarna izdelala svoje prvo motorno kolo, imenovano BSW 98, ki je imelo 98 ccm motor in menjalnik z dvema prestavama. Med vojno je tovarna povečala proizvodnjo orožja pod imenom Gustloff-Werke – Waffenwerk Suhl, poimenovano po švicarskem nacistu Wilhelmu Gustloffu, nad katerim je bil izveden atentat. Motocikle s

sachsovimi pogonskimi agregati prostornine med 47 in 123 ccm so v podjetju Gustloff proizvajali med leti 1934 in 1940, nato pa nadaljevali s proizvodnjo koles, orožja in avtomobilov vse do leta 1945.

Leta 1946 so po ukazu sovjetske vojaške uprave v Nemčiji proizvodni obrat delno razstavili in odpeljali v Sovjetsko zvezo kot del sovjetske vojne odškodnine. Leta 1947 je bila tovarna vključena v skupnost



BSW 98 GUSTLOFF



AWO 425

sovjetskih tovarn Sowjetische Aktiengesellschaft Awtowelo (SAG Awtowelo). Sprva je bila vsa proizvodnja namenjena v Sovjetsko zvezo, nato pa je leta nadzor nad tovarno predala Nemški demokratični republiki (DDR) in tako se je tovarna leta 1952 preimenovala v Volkseigener Betrieb Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl. Proizvodnja športnih pušk, vozičkov in koles se je počasi nadaljevala, vendar je bil glavni poudarek na izdelavi motornih koles. Med leti 1949 in 1962 so v tovarni v Suhlu proizvedli več kot 209.000 štiritaktnih motociklov modela 425 (4 taktni motor s prostornino 250 ccm). Motocikli so imeli nameščene ventile v obliki črke V, štiristopenjski menjalnik, pogonsko gred, dvojno vzmetenje, 12 konjski pogonski agregat pa je motocikel pognal vse do 100 km/h. Z blagovno znamko AWO (okrajšava za Awtowelo) si je podjetje pridobilo velik ugled v državah vzhodnega

bloka med leti 1949 in 1955, ko je ime Simson končno oživel. Veliko uporabnikov je na svoje motocikle pripelo bočne prikolice in prikolice za prtljago (model Campi) podjetja Stoye. Prvih 1000 motociklov je bilo od leta 1949 do decembra 1950 izvoženih v SSSR, šele leta 1951 pa so jih lahko začeli prodajati v domači DDR. Leta 1955 Simson predstavi model 425 S (Sport) z dvojno vzmeteno zadnjo nihajno roko in največjo hitrostjo 110 km/h. Sprva je imel 425 S kompresijsko razmerje 7,2:1 in pri tem proizvajal 14 konjski moči, leta 1961 pa se je kompresijsko razmerje povečalo na 8,3:1, s tem pa tudi moč na 15,5 konja. Izdelava modela 425 S je potekala med leti 1955 in 1962, pri tem pa je bilo narejenih okrog 85.000 motociklov.

15 kom. proizvedenih AWO 425 R je bilo namenjenih za dirke. Ta model so leta 1955 nadgradili z verižno gnano dvojno odmično gredjo in

proizvedenimi 28 konjskimi močmi. Simsonova dirkalna ekipa pa je že leta 1958 ugotovila, da za dirke ni primeren pogon preko kardana, ampak je potrebno skonstruirati nov pogonski agregat, ki bo motocikel poganjal preko verige. Zraven že uveljavljenega enovaljnega motorja pa je Simson razvil tudi 250 ccm paralelni dvovaljnik, ki je proizvedel preko 30 konjskih moči pri 10.000 vrtljajih na minuto. Tako kot enovaljni je tudi dvovaljni imel ventile v V formaciji, imel pa je šest stopenjski menjalnik in pogon preko verige. Simson je za dirke razvil tudi poseben dirkalni okvir, ki je imel izboljšano prednje vzmetenje in dolgo nihajno roko zadnjega vzmetenja. Simsonov dirkalnik se je izkazal za zelo hitrega, vendar so ga mučile začetne težave. Med tem, ko je v petdesetih MZ osvojil številna mednarodna tekmovanja, pa je Simson zmagoval na domačih dirkah in tako osvojil DDR prvenstvo v letih 1953, 1954 in 1955. Leta 1957 je bil predstavljen prvi enduro motor te znamke z oznako 425 GS in do leta 1959 so jih izdelanih približno 80. Simson je nato razvil svoj enovaljni pogonski agregat s 350 ccm, namenjen enduro in cross motociklom. Model GS s tem novim pogonskim agregatom je dosegal tako dobre rezultate, da so morali razširiti proizvodnjo, saj so ta pogonski agregat hoteli tudi drugi proizvajalci

motornih koles. V svojih prvih letih tekmovanja je Simson doživel kar nekaj tekmovalnih porazov na račun zanesljivosti, ampak pri Simsonu se niso predali in so sistematično odpravili tudi te napake. Ekipa Simson je nato zmagala na kar nekaj tekmovanjih tako doma kot v tujini. Zaradi konkurenčnosti in zanesljivosti je bila leta 1961 z modelom GS opremljena tudi nacionalna ekipa DDR na tekmovanju Six Days Trial.

V začetku 1960 je takratna vlada DDR pričela uvajati politiko *Kapazitätsbündelung* (koncentrirane proizvodnje) v skladu s katero naj bi se izvajala proizvodnja večjih motornih koles le v proizvodnih obratih tovarne MZ v Zschopau. Ljudski gospodarski svet DDR je ustavil Simsonovo proizvodnjo štiri taktnih motorjev decembra 1961, saj so od januarja 1962 morala vsa nova osebna vozila in motocikli imeti dvo taktne pogonske agregate.

Toda Simson je bil že pripravljen na to, saj je že od leta 1955 proizvajal dvotaktne mopede. Njihov prvi model je bil SR 1, ki je imel 48 ccm pogonski agregat z močjo 1,5 konja. Leta 1958 so pričeli proizvajati model KR 50, ki je bil s ščitnikom za noge in ohišjem zadnjega kolesa zelo podoben skuterju, le da je imel 16 colska kolesa kot mopedi. KR50 je imel 48 ccm motor, enak kot model SR, ampak z višjim



SIMSON SR1

kompresijskim razmerjem tako, da se je moč povečala na 2,1 konja. Ko se je proizvodnja štiri taktnih motornih koles prekinila, so pri Simsonu modelu KR50 moč povečali na 2,3 konja. Leta 1964 pa je ta model nasledil KR51 Schwalbe (lastovica), pri katerem so moč motorja povečali skoraj za 50% na 3,4 konja. Proizvodnja mopedov se je tako zelo povečala, da so že

leta 1965 zaposlovali cca 4000 delavcev, ki so letno naredili okrog 200.000 mopedov.

Leta 1968 se je Simson združil z VEB Ernst-Thälmann-Werk Suhl in skupaj sta tvorila the VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann Suhl. Moped Schwalbe je podjetju pomagal do svetovne slave in je odgovoren za uspeh mopedov iz DDR. Istega leta je na trg prišel izboljššan model KR



SIMSON KR51 SCHWALBE



51/1 z močjo 3,6 konja, nato pa leta 1979 model KR51/2 še z malce večjo močjo 3,7 konja. Proizvodnja modela Schwalbe se je končala leta 1986 zaradi modernejših 50 ccm mopedov.

Leta 1970 je Simson izdelal svoja prva kolesa s pomožnim motorjem. To je bilo kolo opremljeno s 50 ccm motorjem moči 1,6 konja, ki ga je bilo potrebno zagnati s pedali. Poimenovali so ga SL1. Leta 1975 je bil ta model posodobljen in poimenovan S50. Proizvajali so ga v več različicah vse do leta 1980, ko ga je zamenjal novejši S51. Tudi S 51 z močjo 3,7 konja je bil izdelan v več različicah vse do leta 1990, ko so ga prenehali proizvajati.

Po revoluciji v DDR leta 1989 in ponovni združitvi obeh Nemčij leta 1990 so bili izvedeni številni poizkusi oživitve linij za proizvodnjo pištol Makarov za civilno rabo, vendar se je vse

skupaj končalo še prej kot so proizvedli 1000 pištol pod imenom Simson.

Leta 1990 sta bila 50 ccm model S51 spremenjen v S53, 70 ccm model pa v S83, vendar je bila skupna proizvodnja do leta 1994 le okrog 10.500 vozil. Leta 1992 je Simson nadaljeval s proizvodnjo trikolesnikov. To je bil model SD 50 LT, ki je imel 50 ccm motor z močjo 3,3 konja, enim sedežem in 360 litri prtljažnega prostora. Proizvodnja tega modela z imenom Albatross je trajala vse do leta 2002.

Leta 1993 je tovarna Suhl poizkusno pričela proizvajati električni avtomobil pod licenco Hotzenblitz. Ta lahek avtomobil, težak le 780 kg, je imel dva sedeža in elektromotor s 16 konji, vendar je bil njegov doseg le 100 km. Avto je imel bore malo uspeha in le 140 so jih naredili vse do ukinitve proizvodnje leta 1996.

Leta 1996 je Simson ponovno oživil svoje skuterje in jim nadel ime Star. Imeli so bolj zaobljeno in popolnoma zaprto karoserijo. Izdelali so tudi različico s 50 ccm motorjem in 5,1 konja moči ter jo poimenovali Sperber. Leta 1999 je bila nato izdelana še Sperber Sport s športnim oklepom.

Čeprav je več investorjev poizkušalo ohraniti proizvodnjo v podjetju Simson, pa jim po političnih spremembah v Vzhodni Nemčiji ni uspelo posodobiti montažnih linij in s proizvodnjo so dokončno prenehali leta 2002. Prišel se je stečajni postopek in 01.02.2003 so brez vsakega nadomestila odpustili še preostalih 90 zaposlenih. Schwalbe je od takrat pridobil kulturni status v Nemčiji in modeli AWO so vedno bolj priljubljeni po vsej Evropi.

VIRI:
<http://fleshandrelics.com/2013/03/simson.html>
<https://motorcycle-brands.com/wp-content/uploads/2016/08/Simson-logo.jpg>
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0c/KR_51_Schwalbe_1964_absolut_original.JPG
<http://www.awo425.com/wp-content/uploads/dscf0473.jpg>
http://www.franks-originale.ch/cgi-bin/02_Motorr%C3%A4der/Gustloff%201940/01%20GUSTLOFF%201940_xl.jpg
http://www.omega-oldtimer.de/images/AWO_BILDER/AWO_MG_6450_C.jpg
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8d/Verkehrsmuseum_Dresden_Luxusautomobil_Simson_Supra_SO-840_PS_von_1925_IV.jpg
<http://motos.autos-markt.com/img/Simson-Duo4-1-1977-111584342328/0.jpg>