

Deutsche Motorräder

Die Anfänge zur Motorradfabrikation in Deutschland wurden zu Beginn dieses Jahrhunderts gemacht. Als erstes deutsches Werk führten die Kettenschlepper-Werke im Jahre 1901 das Motorrad ein. 1902 folgten dann die Wandererwerke und zunächst dann im Jahre 1906 die Warschauer Werke.

Wenn auch die deutsche Motorradindustrie vor dem Kriege wegen verhältnismäßig geringer Nachfrage und wegen Behinderung durch geschäftliche Verhältnisse in der Entwicklung etwas zurückgeblieben war, so hat sie doch nach dem Kriege ganz außerordentliche Fortschritte gemacht und steht heute auf dem Gebiete des Gebrauchs-Motorrades mit den namhaftesten ausländischen Firmen auf gleicher Stufe.

Vor dem Kriege fand man in Deutschland unter den Motorrädern eine sehr große Zahl ausländischer Fabrikate. Während des Krieges lag der Automobil- und Motorradverkehr, soweit er nicht militärischer Natur war, infolge der Einfuhrbeschränkungen des Reiches fast ganz darnieder. Nach der Revolution trat dann die Nachfrage nach guten Motorrädern in verstärktem Maße auf.

Die ersten Zweiradmotoren waren schräg im Fahrrad eingebaut oder über dem Vorderrad gelagert, hatten 1 1/4 Pferdekraft, erreichten eine Stundengeschwindigkeit von 30 bis 40 Kilometer und kosteten etwa 500-600 M. Mit jedem Jahre wuchs der Motor, ebenso die Pferdekraft. Der Motor ist nicht mehr in das Fahrrad eingehängt, sondern das Rad dem Motor angepasst, verlängert, vergrößert, es wurden bessere, niedrigere Sitzgelegenheiten geschaffen, Gabel- und Rahmenänderungen zur Dämpfung der Erschütterungen eingerichtet. Die Hauptorgane, Zylinder, Ventile, wurden weitgehend verbessert, die Einstellung jedes gewünschten Tempes wurde durch einen einfachen Handgriff erreicht. Heute gibt es Motorräder von 2 P. S., die ein Tempo bis zu 120 Kilometer und mehr in der Stunde und die Mitführung eines Reitwagens gestatten. Auch das heutige leichte Motorrad von 2 P. S. erreicht nach vielerlei Verbesserungen eine Geschwindigkeit von 60 bis 80 Kilometer. Veränderliche Ueberlieferungen gestatten auch den kleinen Motoren das Reiten steiler Berge ohne Nachhilfe.

Infolge des Friedensvertrages und der rapid fortschreitenden Entwicklung der Welt war es dem Publikum nicht möglich, sich ausländische Maschinen zu beschaffen. Damit war der deutschen Motorradindustrie ein neues Arbeitsfeld gegeben. Auch die alten Werke der Flugzeug-, der Automobil-, und der Fahrradbranche warfen sich auf den Motorradbau. Heute stehen die guten deutschen Erzeugnisse den ausländischen ebenbürtig an der Seite. Sowohl in 4-Takt-, als auch in 2-Takt-Maschinen wurden neue Konstruktionen auf den Markt gebracht, die in jeder Hinsicht als vollkommen gelten können. In verschiedenen neutralen Ländern beherzigen daher viele deutsche Werke der Motorradbranche den Markt in großem Umfange. Wenn auch zugegeben werden mag, daß die deutsche Motorradindustrie von der ausländischen, die schon vor Ausbruch des Krieges bedeutend weiter entwickelt war, sich sehr viel Gutes angeeignet hat, so haben doch andererseits die deutschen Konstrukteure glänzende Neuerungen und Verbesserungen geschaffen. Den alten Motorradfabriken, wie H. S. U. und Wanderer war es ein Leichtes, den guten Ruf zu wahren. Auch die neueren Werke, die erst in der Nachkriegszeit sich mit dem Bau von Motorrädern befaßten, genießen heute Weltren.

Von den Firmen, die 4-Takt-Maschinen bauen, sind besonders zu erwähnen: Victoria-Werke, Warschauer Werke, Deutsche Werke, Cio-Werke (früher Krüger-Gründig), WTB (Motorleinfahrzeugbau),

Deutsche Wagon-Werke. Von den 2-Takt-Motorradfabriken Ardie, Triumph und Zündapp. Im einzelnen bauen die Firmen folgende Typen:

1. Ardie-Motorradwerk in S. O. Nürnberg, Bärter Straße 33/35, 2-Pferdekraften-Mäder.
2. Deutsche Werke, H. S. U., Wert waldstr. bei Spandau, 2-Pferdekraften-Mäder.
3. Deutsche Wagon-Werke, G. m. b. H., München, Grünwalder Straße 154, 4-Pferdekraften-Mäder (und zwar das sogenannte 2-Rad-Auto mit Stablenkung und meistens das Sportmodell, das vom Bau abgefahren wird).
4. Motorleinfahrzeugbau W. S. D., Berlin-Wilmersdorf, 2-Pferdekraften-Mäder.
5. Warschauer Werke, H. S. U., Nürnberg, 2-Pferdekraften-Mäder.
6. Kettenschlepper-Werke, H. S. U., Kettenschlepper-Werke, 2, 3, 4, und 5-Pferdekraften-Mäder.
7. Cio-Werke, Leipzig, 2 1/2-Pferdekraften-Mäder.
8. Triumph-Werke, H. S. U., Nürnberg, 2 1/2-Pferdekraften-Mäder.
9. Victoria-Werke, H. S. U., Nürnberg, 4-Pferdekraften-Mäder.
10. Wandererwerke, vorm. Blüthner & Roschke, H. S. U., Schönewald bei Chemnitz, 2 1/2- und 4-Pferdekraften-Mäder.
11. Cio-Werke, H. S. U., Wkt. Zucht 1, Leipzig, 4-Pferdekraften-Mäder.
12. Zündapp, G. m. b. H., Nürnberg (mit und ohne Seitenboiler), 2 1/2-Pferdekraften-Mäder.

Große sportliche Veranstaltungen, Rennen, Zuverlässigkeitsfahrten und Leistungsfahrten bieten reiche Gelegenheiten, die Leistungsfähigkeit der einzelnen Marken zu erproben. Besonders zu erwähnen ist die Reichsfahrt 1922 des H. S. U. C., die eine harte Prüfung für die Motorfahrer war und die trotz der Unilden der Witterung und schwieriger Verhältnisse geradezu erstaunliche Leistungen gezeigt hat.

Infolge der rapid fortschreitenden Weltentwicklung wurde mehr und mehr der Ruf nach einem leichten Motorrad laut, das in bezug auf Anschaffungspreis und Rentabilität noch einigermaßen erschwinglich war. Ein großer Teil der Industrie stellte sich deshalb entsprechend ein und ging daran, leichte, zuverlässige Motorräder zu bauen. Gerade im Bau von leichten Motorrädern hat die deutsche Industrie die ausländische Konkurrenz glänzend geschlagen, aber auch in dem Bau von schweren Maschinen wird Hervorragendes geleistet.

Trotz des vielseitigen Entwicklungsprozesses des Motorrades sind die deutschen Motorradfabriken ihrem bewährten Konstruktionsprinzip bis auf den heutigen Tag treu geblieben. Sie weisen nicht nur höchste technische Vollendung auf, sondern entsprechen auch den Behaglichkeitsanforderungen der Zeit in der Ausstattung des Motorrades in muster-gültiger Weise. In der Verwendung besten Rohstoffes, im konstruktiven Aufbau, in sauberer Verarbeitung und aus all diesen Gründen schließlich in Betriebssicherheit stehen die besten ausländischen Marken nicht nach. Die großen Motorradfabriken verfügen über eigene Werkstätten und Hammerwerkstätten und eigene Kraftwerke. Die großartig nach den modernsten Erfindungen durchgeführten mechanischen Einrichtungen lassen die Entwicklung nach größter Massenfabrikation von Präzisionsware erkennen.

Die deutschen Motorräder haben auch alle diejenigen Merkmale, die früher besonders englische und amerikanische Maschinen auszeichneten, so die Reibungsstapelung, die als Schieberkuppelung mit Korkscheiben ein äußerst sanftes Ansfahren bei höchster Kraftübertragung ergibt, das Dreiganggetriebe mit einem Schutrade und langem Schalthebel. Ein besonderer Vorzug liegt in der leichten Herausnehmbarkeit und Austauschbarkeit der Vorder- und Hinterräder, ohne daß irgendwelche Antriebe oder Bremsengänge gelöst werden müssen; ein Vorzug, der bei keiner ausländischen Maschine auch nur in

ähnlicher Art zu finden ist. Neben der Konstruktion ist auch in den deutschen Motorradfabriken die Wertarbeit in bezug auf Präzision, Austauschbarkeit und richtige Auswahl des Materials auf höchster Stufe. Es wird kein Material verwandt, das nicht einer scharfen Prüfung physikalisch und chemisch für den bestimmten Zweck standhalten hat. Die Verarbeitung erfolgt mit erstklassigen Werkzeugen, mittels guter Vorrichtungen, zum Teil auf besonders erbauten Sonderwerkzeugmaschinen, die nur für den einen Zweck der Herstellung besser und genauer Arbeit und hoher Leistungsfähigkeit geschaffen worden sind. Jedes bearbeitete Teil wird einer mehrmaligen sorgfältigen Prüfung mit den feinsten Meßwerkzeugen unterworfen, ehe es als einbaufähig anerkannt wird. Die umlaufenden Teile der Maschine, insbesondere Kurbelwelle und Schwungrad, werden auf Präzisionsmaschinen dynamisch ausgewuchtet, um so schädliche Massenträfte zu beseitigen und einen ruhigen erschütterungsfreien Lauf der Maschine zu erreichen. Motor und Getriebe werden vor dem Einbau auf Prüftischen Leistungs- und Haltbarkeitsproben

unterworfen, so daß im Betriebe des Rades eine hohe Sicherheit erreicht wird.

Die Motorradfabriken haben sich in Anlehnung an den Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller zu einer besonderen Abteilung zusammengeschlossen, in welcher sie durch Austausch gemeinschaftlicher Erfahrungen an der Beseitigung des Motorrades arbeiten und auch sonst bemüht sind, dem Motorradverkehr jede mögliche Erleichterung zu verschaffen. Ein wichtiger Programmpunkt dieser Vereinigung ist das Zusammenarbeiten mit den sportlichen Verbänden. Es soll versucht werden, den Motorradport in technisch und sportlich erfolgreicher Bahnen zu leiten und dadurch die Beseitigung des deutschen Motorrades zu fördern. So sind die bewährten Kräfte der deutschen Industrie in Verbindung mit dem Motorradport an Werke, In- und Ausland zu beweisen, daß auch das deutsche Motorrad den Vergleich mit ausländischen Fabriken nicht zu scheuen hat, und auf der anderen Seite auch erwarten darf, daß der deutsche Fahrer auch die deutsche Arbeit ehrt, indem er sich ihrer Erzeugnisse bedient.

Zur Entwicklung des Leicht-Motorrades

Zweifellos ist es ein unbekanntes Verdienst Rasmussens (Höppner-Motorenwerke), der als erster in großem Maße den Weg beschritt, der sogenannte deutsche Leichtmotorradindustrie aus dem Boden stampfen sollte. Es ist richtig, daß ohne die Vorarbeiten einer ganzen Reihe von Firmen aus der Vorkriegszeit der Ruf nicht so leicht gelungen wäre, aber alle Versuche vor 1918 scheiterten im großen und ganzen einerseits an der nicht genügenden Durchbildung des Kleinmotors, andererseits an der geringen Nachfrage.

Mit aller Kraft wurde aber von Rasmussen versucht, einen kleinen Motor zu schaffen, der nachträglich jedes normale Fahrrad zu einem Hilfsmotorrade umgestalten sollte, und unter Zuzugabe dieses Heiles schuf Höppner den bekannten DKW-Motor - Das Kleine Wunder!

Der Gedanke schlug ein, weiteste Kreise rissen sich schier um einen derartigen Motor, und Höppner blieb nicht mehr allein. Schon zeigten sich da und dort neue Firmen, die den gleichen Weg beschritten.

Der aufmerksame Beobachter dieser Entwicklung konnte bereits gegen die Jahreswende 1919 eine ganze Reihe von Hilfsmotoren sehen (Flottweg, Kirchheim, Grabe), denen sich 1920 eine weitere Anzahl von Firmen anschloß wie Enob, Alka, Phantom, G. S. Opel, Cederell, Grün, Strauß, Dlag usw.

Bezeichnend ist die Anbringungsart des Motors. Während die Höppner-Motorenwerte den Motor als Hilfsmotor für jedes gewöhnliche Fahrrad über dem Hinterrade anmontiert wissen wollten, versuchte Flottweg die Lösung durch Anbringung des Motors am Vorderrade, andere wiederum, wie Kurier, um usw., die Verwendung des Motors innerhalb des Fahrradrahmens. Doch wie dem auch sei, alle diese Versuche, ein gewöhnliches Fahrrad in ein Hilfsmotorrad umzuwandeln, bargen in sich eine Gefahr, nämlich daß das Fahrrad, das wohl der gewöhnlichen Ueberlastung durch den Motor gewachsen ist, sich nicht gewachsen erwies den Geschwindigkeiten, die mit einem guten und bewährten Hilfsmotor erreicht werden können.

Allenthalben aber wurde das Hilfsmotorrad trotz seiner großen Vorteile nicht als Volkstrad ange-sehen. Bei dieser Frage ist auch noch zu bedenken, daß sich der große Interessentkreis stellt. Manche besitzen schon ein gutes Tourenfahrzeug. Anders liegt der Wunsch jener Interessenten, die kein Tourenfahrzeug haben, die aber dennoch ein leichtes, motorisiertes Fahrzeug ihr eigen nennen möchten. Diese Kreise wollen natürlich nicht ein Hilfsmotorrad, sondern ein regelrechtes Leichtmotorrad haben. Daher

kommt es, daß nach und nach, insbesondere im Jahre 1921 eine ganze Reihe von Firmen, an ihrer Spitze DAB, Kirchheim, Albert, Alka, Bauy usw. dazu übergingen, Leichtmotorradrahmen zu bauen, die von vornherein unter dem Gesichtspunkte konstruiert wurden, daß ein Kleinmotor, wie er sonst als Hilfsmotor Verwendung findet, dem Fahrzeug die Antriebskraft geben soll.

Der Erfolg zeigte, im Frühjahr 1922 das Aussehen in Berlin zu sehen, der konnte bereits die Freistellung machen, wie weit die Entwicklung des Jahres 1921 vorgeschritten war. Wie groß schon die Leichtmotorrad-Industrie sich bis zum Aussehen gestaltet hatte, möge daraus ersehen werden, daß unter den 56 Teilnehmern 27 verschiedene Firmen vertreten waren. Es ist richtig, daß das Aussehen die Teilnehmer ziemlich geliebt und gezeigt hat, daß bis dahin nur ganz wenige Firmen wirklich Hervorragendes zu leisten vermochten. Aber so sehr gerade der Welterfolg neuen Aufsporn für Verbesserungen gibt, so hat auch die Lehre des Aussehens die Sieger angepörrt, noch weiter an Verbesserungen des Leichtmotorrades unermüdblich tätig zu bleiben.

Das Jahr 1922 brachte eine weitere Verbesserung des Leichtmotorrades. Wir verweisen auf die Leipziger Technische Messe, die eine ganze Fülle von Neukonstruktionen zeigte.

So schuf Höppner ein besonders ansprechendes Sportmodell, die Freigewerke in Götting eine schmale Reifmaschine, Motorik G. m. b. H. in Berlin in ihrem Dobra-Rad ein nerviges Leichtmotorrad, Alka in ihren Leichtmotorraden auch ein schweres Modell, Enno und Dlag ganz leichte Maschinen, die wohl wegen ihres Klein dimensionierten Motors hauptsächlich für den Stadtverkehr in Frage kommen.

Welche Verbreitung das Leichtmotorrad an und für sich erlangen hat, kann insbesondere daraus ersehen werden, daß das größte Werk, das in Sachsen liegt, schon über 38 000 Motoren in aller Welt laufen hat.

Doch an Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit die DAB-Leichtmotorräder nichts mehr zu wünschen übrig lassen, kann auch daraus ersehen werden, daß die Reichsfahrt 1922 sich zu einem Triumphzuge gestaltete. Wurde doch hierbei erwiesen, daß die Leichtmotorräder der Gewalttätige Leipzig-Weisslau-Berlin trotz der denkbar schlechtesten Straßen und mäßigsten Witterungsverhältnisse in einem bedeutend größeren Prozentsatze gemachsen waren, als die schweren Motorräder und Automobile. Es muß auch hier in sonderbarer Weise festgehalten werden, daß der beste Wertungsfaktor sämtlicher Klassen (Auto-

Der

elegante Kleinwagen

5 fach bereift, 412 PS.
mit Lichtmaschine und Anlasser

auf 100 km 4,5 Liter Benzin = 0,2 Liter Oelverbrauch

Festpreis 18 000 000.-

sofort lieferbar.

Rudolf Sternkopf

Generalvertreter
Kreishauptmannschaft Leipzig,
Nauhofer Str. 49.
Tel. 8488.

Zu besichtigen vormittags von 9-1 Uhr.

Der

Weltruf

des Deutschen Leichtkraftrades

kommt von

DKW

den

Motor von überragender Bedeutung

D K W

Das kleine Wunder
Läuft bergauf —
Wie andre runter.

Bereits 35 namhafte Fabriken bauen DKW in eigenen Spezialrahmen ein!

Mit 192 Siegen im In- und Auslande im letzten Jahre allein steht

DKW

an der Spitze sämtlicher Marken und ist somit der

Rekord-Sieger

der

Champion-Motor

der Saison 1922