Josef Werhahn

Vorf*ahr*en

„Rund um Bad Münstereifel" – Internationale Ausfahrt für Motorrad-Oldtimer bis 1939
Über die Geschichte der seit 2002 gemeldeten 170 Marken mit 450 Bildern,
Unternehmern, Konstrukteuren und den Verbindungen der Marken

Vorf*ahr*en

Josef Werhahn

Willi von den Driesch / Karl-Friedrich Hölterhoff / Axel Klug / Jörg Krawczyk / Cedric Schwartz / Reinhard Schwartz / Thomas Welzel

„Rund um Bad Münstereifel“ – Internationale Ausfahrt für Motorrad-Oldtimer bis 1939
Über die Geschichte der seit 2002 gemeldeten 170 Marken mit 450 Bildern,
Unternehmern, Konstrukteuren und den Verbindungen der Marken

In Gedanken an die Vorfahren und die Nachfahren,
für alle Freunde der Eifel, ob mit oder ohne historisches Motorrad, ob jung oder alt

Weinanbau in Steillage bei Mayschoss

Kapelle am Weinfelder Maar

Booser Maar bei Adenau

„Rheinische Motorräder“

Als in Uedesheim am Rhein geborener Rheinländer sind mir die hier im Rheinland hergestellten Motorräder ein besonderes Anliegen. So waren seit 2002 der besondere Fokus bei der Ausfahrt „Rund um Bad Münstereifel“ dem Thema „Rheinische Motorräder“ gewidmet. Darin eingeschlossen sind auch die sächsischen Motorräder von Opel, die auf Lizenzbasis von Ernst Neumann Neander (1871-1954) nur kurz von 1928 bis 1930 produziert wurden.

Was versteht man allgemein unter „Rheinland“? Es ist die historische Bezeichnung für die Gebiete Deutschlands zu beiden Seiten des Mittelrheins und des Niederrheins, der an der Mündung der Sieg beginnt (Niederrhein). Das Rheinland grenzt im Westen an die Benelux-Staaten, im Süd-Osten an die Rheinpfalz und im Nord-Osten an Westfalen.

Ein Teil der im Rheinland hergestellten Marken waren auch seit 2002 gemeldete Motorräder der Ausfahrten „Rund um Bad Münstereifel“: Allright, Allright-Krieger-Gnädig, Almora, Andrees, Apex, Argul, Arwed Gulentz, Autinag, AWD, B.A.M., Bismark, Bleha, Bubi, Cazin, Charlkron, Cito, Colonia, Coquelin, Cudell, Cyclop, Delfosse, Delta, D.F.M., Dümo, Esch-Rekord, Express, FADAG, Fafnir, F.H.G., Hahn, Herkra, Hoffmann, Hoock, Imperia, Imperiette, Kondor, Köln-Lindenthaler Metallwerke (KLM/Pelikan), K.M.B., Krebs, Neimann, Nußbaum, Liliput, Neander, Omina, Patria, Phönix, Pimph, Progul, Ratingia, R.M.W., Roland, Ruwisch, Satex, Schlick, Schneiders, S.C.K., Snob, Spezial, Tiger, Tornax, V.S., Vindec-Spezial, Wachwitz und Wikro.

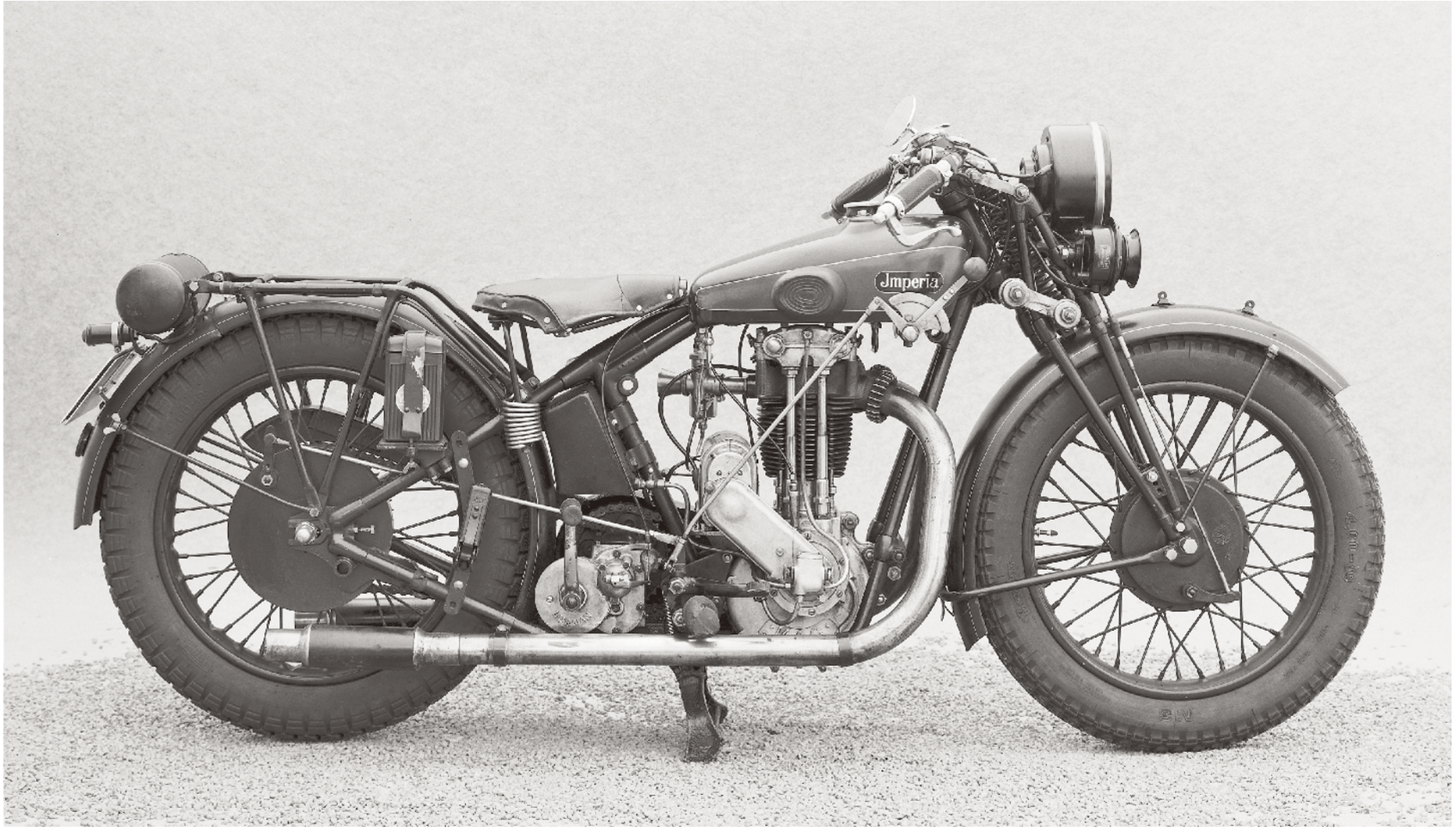
„Neander“ war der selbstgewählte Künstlername von Ernst Neumann und kommt aus dem Griechischen: „Der neue Mann, der neue Mensch“. Neander, dessen Selbst-Karikatur von 1905 vorne im Buch abgedruckt ist und auch das Logo der Ausfahrt „Rund um Bad Münstereifel“ seit 2002 ist, konstruierte und baute als Konfektionär 1924 in Köln, 1924 bis 1928 in Euskirchen und 1928 bis 1930 in Düren Motorräder. Neander stellte als Konstrukteur, Sportler, Hersteller und Künstler immer als reiner Konfektionär unkonventionelle Motorräder her.

Die Kostenvorteile bei der Herstellung des genieteten und verschraubten Rahmens aus Profilen mit der Möglichkeit des Einbaus verschiedener Motoren faszinierte Fritz von Opel (1899-1971). Er erwarb von Neander 1928 für die damalige Familiengesellschaft Adam Opel KG die Lizenz zur Herstellung von Motorrädern. Die Einzelheiten sind im Kapitel Diamant / Elite / Opel / Elite-Opel / Elite-Diamant / GM unter Opel zu lesen.

Nach seiner Zeit als Motorradhersteller schuf er in den 1930er Jahren noch sogenannte Fahrmaschinen. Drei oder vier Motorradräder hatten diese Leichtbau-Fahrzeuge mit potenten Motorrad-Motoren verschiedener Hersteller. Es gab sie als Einsitzer oder für zwei Personen mit zwei hintereinander liegenden Sitzen. Zu einer Serienproduktion kam es nicht, aber Fahrmaschinen als Wettbewerbsfahrzeuge von Neander waren von 1937 bis 1951 auf verschiedenen Rennstrecken im aktiven Einsatz.

Neander wurde damit auch ein Wegbereiter des Kleinwagenbaus in den 1950er-Jahren. In der letzten Zeit seines Lebens malte der Künstler noch über 100 Bilder.

JW



Imperia, 500 H, 1929
Ältere Teilrestauration mit originaler Patina,
nummerngleich mit Original-Brief von 1936

Die Väter des Motorrades: Drais, Otto, Daimler, Maybach, Reinhard und Max Mannesmann, Dunlop, Hildebrand, Wolfmüller u. a.

Aller Anfang der rollenden Mobilität war die Erfindung des hölzernen Scheibenrades ca. 4.000 vor Chr. und die Weiterentwicklung des wesentlich leichteren Speichenrades ca. 2.000 vor Chr. Diese Innovationsschritte waren zunächst extrem langsam. Erst mit Beginn des industriellen Zeitalters Anfang des 19. Jahrhunderts wurden die Schritte erheblich beschleunigt. Der Grund war die entscheidende Verbesserung durch die Dampfmaschine. Sie ersetzte die bis dahin hauptsächlich genutzte Wind- und Wasserkraft als Antrieb. Der Engländer James Watt (1736-1819) hatte den Wirkungsgrad der ersten verwendbaren Dampfmaschine für den Bergbau aus dem Jahr 1712 von Thomas Newcomen (1663-1729) erheblich gesteigert und sich diese enorme Innovation der Dampfmaschine schon 1769 patentieren lassen.

Gustav Werner (1809-1887) lernte 1832 das soziale Werk eines Pfarrers kennen. Das hatte ihn tief beeindruckt und ihn bewegt, Theologie zu studieren. 1834 kam er als Vikar in den Landkreis Reutlingen und gründete eine „Kinderrettungsanstalt für Waisenkinder“, einen Kindergarten und eine „Industrieschule“. Kinder aus der Unterschicht wurden für ihr Erwerbsleben vorbereitete. 1840 zog er mit allem nach Reutlingen um und versorgte 1848 dort bereits 80 Waisenkinder. 1850 gründete Werner die erste christliche Fabrik für behinderte und nichtbehinderte Menschen, die ab 1855 als „Bruderhaus“ bezeichnet wurde. Benachteiligte Kinder fanden darin Heimat und Ausbildung.

Wilhelm Maybach (1846-1929) war der Sohn eines Schreiners und verlor sehr früh seine Eltern. Er kam als Vollwaise 1854 in das „Bruderhaus“, welches noch heute als Stiftung mit rd. 5.000 Mitarbeitern existiert. Für Maybach war zunächst eine Ausbildung zum Konditor vorgesehen. Sein zeichnerisches Talent fiel aber auf und so gelangte er als Zeichner in die angegliederte Maschinenfabrik des Bruderhauses. Die Werner'schen Anstalten expandierten rasch, aber in der Weltwirtschaftskrise 1857 bekamen die Vereinigten Werkstätten des diakonischen Bruderhauses finanzielle Schwierigkeiten. Als Sanierer kam 1863 Gottlieb Daimler (1834-1900) nach Reutlingen. Das Talent von Maybach fiel ihm schnell auf und er wurde sein Förderer. Maybach wurde Assistent von Gottlieb Daimler, der 1863 bis 1869 Leiter dieser Maschinenfabrik in Reutlingen war.

Der inzwischen volljährige Wilhelm Maybach folgte 1869 zum ersten Mal Gottlieb Daimler. Er wurde technischer Zeichner beim Dampflokomotiven Hersteller „Maschinenbau Gesellschaft Karlsruhe“ (1836 gegründet, 1928 Insolvenz). Namhafte Konstrukteure arbeiteten dort wie u. a. der schweizerische Eisenbahn-Konstrukteur und Pionier Nikolaus Riggenbach (1817-1899), der Automobilpionier Carl Benz (1844-1929) sowie Daimler und Maybach. Beide blieben bis 1872 in Karlsruhe und gingen dann gemeinsam ins rheinische Cöln (Schreibweise ab 1919: Köln).

Der im Taunus geborene Kolonialwarenhändler und Autodidakt Nikolaus A. Otto (1832-1891) lernte 1858 im Cölner Karneval seine spätere Frau kennen und verblieb in Cöln. Er experimentierte bereits 1862 mit Viertakt-Motoren. 1864 baute er seinen ersten Motor. Seine eher bescheidenen finanziellen Mittel waren schnell aufgebraucht und so benötigte er dringend Unterstützung.

Der im rheinischen Eschweiler geborene und am Karlsruher Polytechnikum ausgebildete Maschinenbau-Professor Ing. Franz Reuleaux (1829-1905) war ab 1864 beim „Königlichen Gewerbe-Institut in Berlin“. Seine Schüler waren u. a. der spätere Kühlschrank-Pionier Carl von Linde (1842-1934) und der spätere Flug-Pionier Otto Lilienthal (1848-1896).

Professor Reuleaux wurde auf Ottos Erfindung aufmerksam und erkannte das große Potenzial dieses Otto-Motors. Reuleaux brachte 1864 Otto und den in Köln geborenen Eugen Langen (1833-1895) als Finanzier und Ingenieur zusammen. Langen war ebenfalls auf dem Karlsruher Polytechnikum, allerdings ohne Abschluss, ausgebildet worden. Wie auch Reuleaux erkannte Langen sofort das große Potenzial des Motors. Eugen Langen war als Ingenieur und Miteigentümer der „Cölner Wagonfabrik“ der Erfinder einer „Hängebahn“, die er „Schwebebahn“ nannte. Sie fährt seit 1901 bis heute in Wuppertal von Oberbarmen nach Vohwinkel und auch seit 1901 in Dresden von Loschwitz rauf nach Oberloschwitz. Auch gründete er zusammen mit Emil Pfeifer 1870 die noch heute bestehende Zuckerfabrik „Pfeifer & Langen GmbH & Co. KG“ mit den Marken „Kölner Zucker“ und „Diamant Zucker“.

1864 gründeten Otto und der spätere „Königlich Preußischer Geheimer Kommerzienrat“ Langen die Firma „N. A. Otto & Cie.“, ab 1872 „Gasmotorenfabrik Deutz AG“ (heute: Deutz AG). 1873 wurde Daimler dort als technischer Leiter von Langen eingestellt und Maybach folgte Daimler als Chefkonstrukteur nach. In Cöln perfektionierte der geniale Maybach den Ottomotor bis zur Serienreife. 1877 konnte Otto seinen Motor als Patent beim im gleichen Jahr gegründeten Kaiserlichen-Patentamt anmelden. Aufgrund von Rechtsstreitigkeiten wurde dieses Patent jedoch wieder aufgehoben und so konnte auch „Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik“ den Otto-Motor bauen. Der Sohn Karl Maybach (1879-1969) wurde in Cöln geboren. Er konstruierte später die legendären Maybach-Flug-Motoren (s. u. Maybach-Einbaumotore und Mars) und 1921-1940 die exklusiven Maybach-Luxusautos. Im Streit mit Nikolaus A. Otto verließ 1882 Gottlieb Daimler Cöln-Deutz. Der geniale und kluge Konstrukteur Maybach folgte ihm zum dritten Mal als Angestellter.

1882 gründete Gottlieb Daimler in Cannstatt bei Stuttgart eine Versuchswerkstatt für die Entwicklung und Bau eines kleinen und schnell laufenden Verbrennungsmotor. Diese Werkstatt wurde im Gartenhaus seines Anwesens eingerichtet und Wilhelm Maybach setzte seine Ideen um. So machte Maybach sich Gedanken über die geregelte Kraftstoffversorgung des kleinen Otto-Motors und konstruierte bereits 1884 eine Zerstäuber Pumpe, den Vorläufer der Einspritzanlage (siehe unter Standard, wo Prof. Hans Scherenberg in Zusammenarbeit mit Bosch dies beim Gutbrod Superior 1951 erstmals im Automobilbau realisierte). Maybach erfand 1893 auch zur Kraftstoffversorgung den Spritzdüsen-Vergaser mit einer Schwimmerkammer, der dann zum Einsatz kam. Das war eine erhebliche Verbesserung zu den bis dato bekannten Oberflächenvergaser, dessen Erfinder Carl Benz 1886 für seinen Patent-Motorwagen entwickelt hatte. Für seinen Motorwagen erhielt dafür am 01.08.1888 Carl Benz die weltweit erste Fahrerlaubnis vom Großherzoglich-Badischen Bezirksamt.

Die Glockengießerei und Feuerspritzenfabrik Kurtz (1621-1962) in Stuttgart fertigte Anfang 1885 einen Motor mit 264 cm³ und 0,5 PS. Am 03.04.1885 meldete Daimler den Motor zum Patent an. Als Versuchsträger diente u. a. ein zweirädriger hölzerner Reitwagen mit zwei kleinen Stützrädern. Das erste (fast

unfahrbare) Motorrad war geschaffen. Am 29.08.1885 meldete Daimler den „Reitwagen auf zwei Rädern“ zum Patent an.

Die Basis war das 1817 patentierte Laufrad vom Badener Forstmeister Carl Friedrich Freiherr von Drais zu Sauerborn (1785-1883). Mit solchen Laufrädern wurden dann in England Rennen gefahren und natürlich wurde dort darauf gewettet. Typisch britisch!

Der spätere Konstrukteur Paul Daimler (1869-1945), ältester Sohn von Gottlieb Daimler, unternahm damit 16jährig am 10.11.1885 die weltweit erste Motorradfahrt von Cannstatt nach Untertürkheim.

Das Fahrrad war ein wichtiger Grundstein für den Motorradbau. Seine vier wichtigsten Grundlagen für den kometenhaften Aufstieg des Sicherheitsniederrades als Nachfolger des Hochrades, dem Niederrad – und im heutigen Sprachgebrauch dem „Fahrrad“ – waren:

1. 1870 patentierten James Starley (1830-1881) und William Hillman Speichenräder. (Seit 1861 war Starley Nähmaschinenfabrikant und seit 1868 bauten Starley und Hillmann Fahrräder mit ihrer Firma Ariel in Coventry (siehe unter Ariel). Hillman war auch der Namensgeber und Gründer der Automarke Hillmann, die von 1907 bis 1976 Autos herstellte. Der Neffe von James Starley war John Kemp Starley (1854-1901), welcher in der Firma seines Onkels James arbeitete. 1881 gründete er mit anderen Gesellschaftern eine Firma und produzierte Hochräder. Ab 1896 firmierte man als Rover Cycle Companie und stellte das Rover Safty Bicycle (Niederrad) her, mit welchem prompt Weltrekorde erzielt wurden (Siehe auch unter Rover).

2. 1880 erfand der Schweizer Hans Renold (1852-1943) in England die Rollenkette.

3. 1885 haben die Brüder Reinhard (1856-1922) und Max Mannesmann (1857-1915) aus dem rheinischen Remscheid das Schrägwalzverfahren zur Produktion nahtloser Rohre erfunden. Damit konnten auch leichtere und stabile Fahrradrahmen gebaut werden, die zuvor aus schwerem Hohlstahl oder aus massivem Material bestanden haben.

4. 1888 die Erfindung des Luftreifens durch den schottischen Tierarzt John Boyd Dunlop (1840-1921): Eisenbereifung oder vollgummibereifte Räder konnten durch die bessere Luftbereifung ersetzt werden. Sie dienen seitdem als Basis für den modernen und individuellen Straßenverkehr.

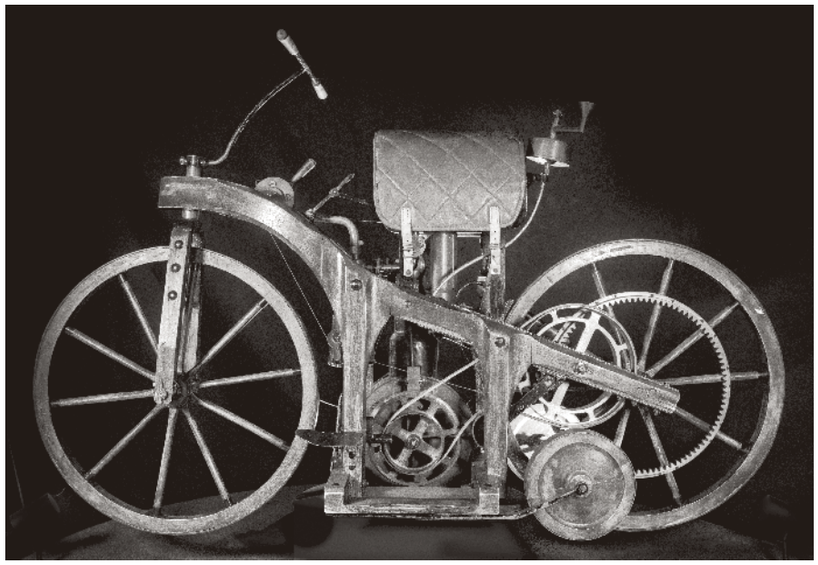
Das erste Niederrad baute der spätere Auto- und Motorradhersteller Rover 1885 in Coventry/GB (siehe unter Rover). Das erste serienmäßige „Motorrad“ wurde 1894 von Hildebrand & Wolfmüller in München gebaut. Das „Fahrrad mit Petroleum“ wurde als „Motorrad“ bezeichnet und als Patent von den beiden Ingenieuren Alois Wolfmüller und Hans Geisenhof am 20. Januar 1894 angemeldet. Bereits im Oktober 1895 wurde die Produktion beim Hersteller Hildebrand & Wolfmüller wegen Insolvenz eingestellt. Die zu hohen Garantiekosten bei dem ersten Motorradhersteller der Welt waren der Grund.

Aus der Fahrradproduktion, dem Maschinen-, Waffen- und durch den Motoren- bzw. Flugmotoren-Bau des Ersten Weltkrieges entstanden die meisten Motorradhersteller, mit teils sehr unterschiedlichen Lösungswegen. Deshalb gab es in dieser Zeit bis 1939 eine besonders interessante technische wie optische Vielfalt. Der Zweite Weltkrieg war in jeder Hinsicht auch wieder eine Zäsur:

Die Nazis hatten wegen des geplanten Angriffskrieges am 02.03.1939 eine „Verordnung über die Typenbegrenzung in der Kraftfahrzeugindustrie“, den sogenannten „Schell-Plan“ erlassen. Der Hintergrund war eine einfachere Wartung und Instandhaltung des Wehrmacht-Fuhrparks für den geplanten Angriffskrieg.

Wie 1914 mit Beginn des Ersten Weltkrieges mussten nach dem verbrecherischen Überfall auf Polen am 01.09.1939 und dem Beginn des Zweiten Weltkrieges fast alle Motorradhersteller in Europa auf Kriegsproduktion umstellen. In ganz Europa sind viele berühmte Motorradmarken deswegen leider für immer untergegangen. Sogar in den USA war es mit dem Untergang 1953 der berühmten Marke Indian noch spürbar.

Fotos von Jürgen Häffner mit freundlicher Unterstützung des Deutschen Zweirad- und NSU-Museums Neckarsulm.



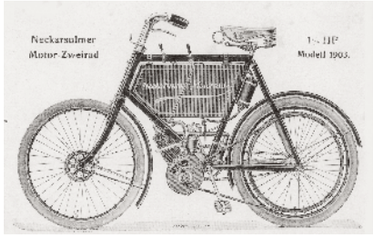
Daimler Reitwagen, 1885

Hildebrand und Wolfmüller, 1894

Um 1900: Vielfältige Versuche zur Motorisierung des Fahrrads … zur Vergrößerung des Bewegungsradius des „Stahlrossses“. Bereits 50 Motorradhersteller weltweit.

De Dion-Bouton von 1900

Frankreich war der Vorreiter bei der Motorisierung in Europa. 1900 gab es bereits 2.000 motorisierte Fahrräder.

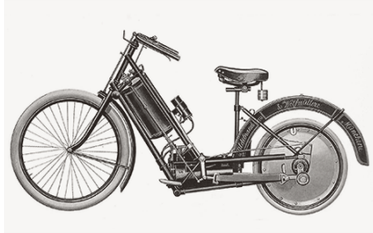


NSU-Zedel von 1903

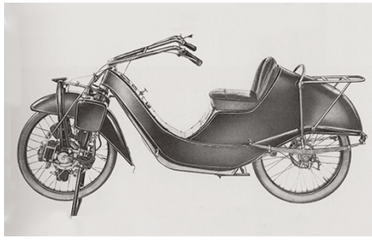
1903: Die erste Motorradzeitschrift in Deutschland.

1907: In Deutschland 15.700 Motorräder zugelassen.

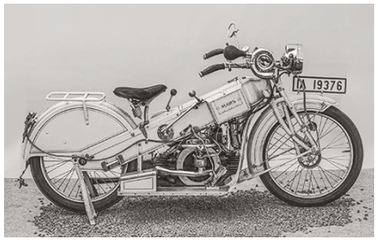
1908: Einführung der Führerschein- und Zulassungspflicht für Motorräder, Versicherungspflicht erst ab 1939.



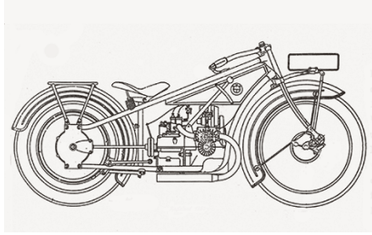
Hildebrand & Wolfmüller von 1894



Megola von 1921



Die „Weiße Mars“ von 1920



BMW R32 von 1923

1922: Erste Tankstelle in Hannover davor „Fasspumpen“.

Ab 1924 max. 30 km/h innerorts

Ab 1925 intensiver Ausbau des Straßennetzes mit Asphalt. Davor lag die Priorität auf der Eignung für Zugtiere.

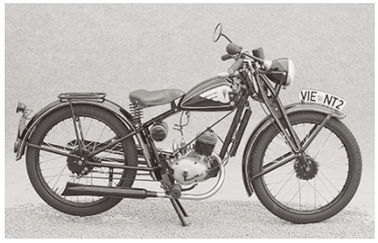
1926: 1. Verkehrsampel in Berlin

In den 20er Jahren Gründung von Motorrad Vereinen mit dem Reiz fehlender sozialer Schranken – lebendig bis heute!

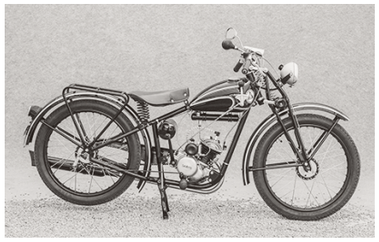
In den 20 und 30er Jahren vermehrt Fernreisen mit dem Motorrad in die Freiheit und zu sich selbst.

Ein schönes Beispiel für die Reiselust: 1934-1938 Hochzeitsreise von Stach und Halina mit einem 10 PS BSA-Gespann von Warschau nach Shanghai.
Foto: Schulze

1925 durchschnittliches Jahreseinkommen in Deutschland 1.469 RM, Facharbeiter etwa 1.000 RM, Motorradpreise zwischen 800 und 2.100 RM.
1926 waren in Deutschland ca. 250.000 Motorräder zugelassen.
Ab 1928 Steuer- und Führerscheinfreiheit für Motoren bis 200 ccm.
Die Wirtschaftskrisen der 20er Jahre waren der Auslöser für die Entwicklung preiswerter, einfacher Motorräder für Jedermann und das Sterben vieler kleiner Hersteller!



DKW RT 3 PS von 1936



Dürkopp mit 98er-Sachs-Motor

1932: Serienanlauf des 98 ccm Sachs-Motors, 750.000 Motoren bis 1945, Beginn einer echten Volksmotorisierung.

1933 Verbot von Importmotoren
Ab 1934 KFZ-Briefe in Deutschland

1920

1871-1918: Deutsches Kaiserreich
Wilhelm II. 1888-1918
Wanderer und NSU als Meldefahrzeuge im 1. Weltkrieg

1914-1918: 1. Weltkrieg mit 9 Millionen Toten international
1919 Versailler Vertrag, 226 Milliarden Reichsmark (RM) als Reparation und 12 % Landverluste

1923: Hyperinflation begleitet von Hungers- und purer Existenznot

1926: 10% Arbeitslosigkeit in Deutschland. Einführung der Arbeitslosen-Versicherung.

1928-1931: laufende Regierungskrisen der Weimarer Republik und zunehmender Rechtsrutsch

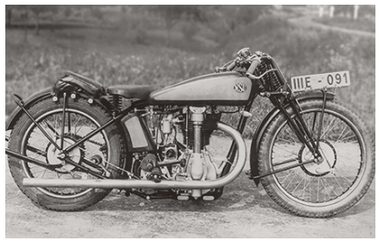
1924-1928: „Goldene Jahre“ in Berlin:
- Berlin drittgrößte Weltstadt
- extreme soziale Gegensätze
- Spaß-Gesellschaft und gleichzeitig
- purer Überlebenskampf

1930

1923-1925 Ruhrbesetzung durch Besatzungstruppen Frankreichs sowie Belgiens.

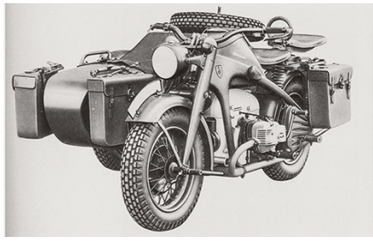
Zeitleiste 1915-1950 – RS

Die beeindruckende Geschichte der Motorradentwicklung in einer Zeit voller Widersprüche und unendlichem Leid.



Traum vieler in den 30er Jahren NSU 500 SS genannt „NSU Bullus“

1933: Beschluss Hitler zu konsequentem Autobahnbau. Die Pläne hierzu stammten aber aus den 20er Jahren!



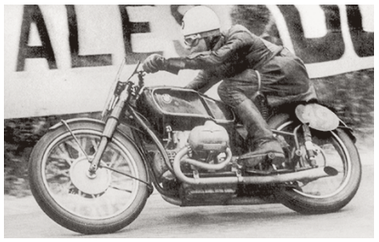
Zündapp KS 750 – eine technische Meisterleistung und gleichzeitig ein Symbol für den Wahnsinn des 2. Weltkriegs.

1927: Eröffnung des Nürburgrings nach dreijähriger Bauzeit durch Einsatz von 2.000 Arbeitslosen

1939: Einzug der Motorräder per „Materieller Mobilmachungs-Ergänzung“. Folge: „Versteckspiel“ und Basis für vielfältige spätere „Scheunenfunde“.

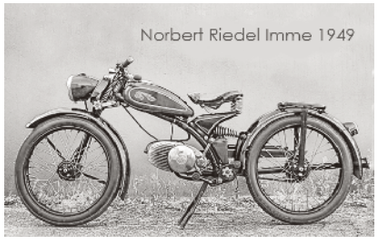
1940: Totale Zerstörung von Coventry dem Zentrum der englischen Motorradindustrie.

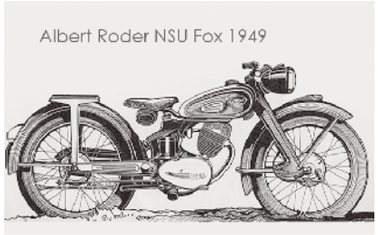
1938: „TT- Isle of Man“ Siege von Ewald Kluge auf DKW 250 K



1939 Georg Meier auf BMW 500 K

1945: Kapitulation Deutschlands – weltweit ca. 20 Millionen Tote, 9 Millionen in Russland, 2 Millionen in Deutschland.





1949: „Not macht erfinderisch“. Tolle Neukonstruktionen der Nachkriegszeit.

1948: Währungsreform in Westdeutschland und neue Zukunftshoffnung.

1940

1933: Brand Berliner Reichstag, Ermächtigungsgesetz für Hitler und erstes KZ in Weimar-Nohra.
1938: „Reichskristallnacht“ und Judenprognome in Deutschland.

1939: Beginn des 2. Weltkriegs mit Überfall auf Polen.

Winter 1942 / 1943 „Stalingrad“ – der Anfang vom Ende

06.05.1944: Landung der Alliierten in der Normandie

Sieben politische Fotos: AKG-Images

Ares Siehe unter Heros.

Ariel

Der schottische Erfinder und Unternehmer Charles Sangster (1872-1935) machte eine Mechanikerausbildung bei einem Fahrradhersteller. Er fuhr auch erfolg- und siegreich Fahrradrennen. 1893 wechselte er zu einer Firma in Glasgow und dann zum Fahrradhersteller Rudge in Coventry (vgl. Rudge). 1895 konstruierte er ein neues Fahrrad bei der Firma Coventry Machinists Co. und Sangster kam damit zu Geld. Dies war die Voraussetzung zur angestrebten Unabhängigkeit. 1895 machte er sich mit zwei Mitgesellschaftern durch die Produktion von Fahrradteilen mit der Firma Cycle Components selbständig. Auch fertigte er ganze Fahrräder, die von führenden Radsportlern eingesetzt wurden. Ariel ist eine literarische Figur von William Shakespeare für das 1611 erstmals aufgeführte Schauspiel „The Tempest" (Der Sturm). Ariel ist darin ein Luftgeist.

Die Ariel Cycle Company wurde nach einer wechselvollen Firmengeschichte, die 1847 mit der Herstellung von Kutschenrädern begann, 1897 von der Firma Cycle Components übernommen. So entstanden Ariel-Fahrräder, die sogar von damals amtierenden Weltmeistern eingesetzt wurden. Der Erfinder Charles Sangster hatte dafür 145 Patente bis 1908 angemeldet.

Der Unternehmer Charles Sangster erkannte die motorisierte Zukunft und erwarb ein De Dion-Tricycle (vgl. De Dion Bouton Einbaumotor). Daraus entwickelte er 1898 ein eigenes Ariel-Dreirad und es begann die Produktion von motorisierten Ariel-Fahrzeugen mit einem Zylinder. Es entstanden drei- und vierrädrige Fahrzeuge mit Fahrradreifen und ab 1901 auch solche als Zweizylinder. 1901 erschien das erste Ariel-Motorrad mit einem Einbaumotor von Minerva. Ariel verwendete für die Motorräder dann auch Einbaumotoren von AKD, J.A.P. und MAG (vgl. Einbaumotoren AKD, J.A.P., MAG und Zürcher bzw. Zedel). Ab 1904 wurden Motoren aus Coventry von White & Poppe (1899-1933) eingebaut, die bis 1926 auch in Lizenz von Ariel produziert wurden. Der Schwerpunkt von Ariel blieb aber der Bau von Drei- und vierrädrigen Gefährten. Vor dem I. Weltkrieg wurde ein Zweitakt-Leichtmotorrad namens Arielette patentiert: Dreiganggetriebe mit Kupplung und Pedalstarter, aber der I. Weltkrieg verhinderte diese Produktion.

Nach dem Ersten Weltkrieg kam der Sohn von Charles, John Young (genannt Jack) Sangster (1896-1977) ins Geschäft. Vater Charles interessierte sich in erster Linie

Ariel Square Four

Ariel 500 Model C

für die Automobile seines Unternehmens. Dafür hatte er einen luftgekühlten Zweizylinder-Boxer entworfen und das Motorradgeschäft dümpelte mehr oder weniger erfolglos mit Einbaumotoren von Blackburne, M.A.G. und J.A.P. vor sich hin.

Die große Änderung kam 1925: Der Ariel-Verkaufsdirektor Victor-Vic-Moles warb den legendären Techniker Valentine „Val" Page (1892–1978) vom bekannten Londoner Motorenhersteller J.A.P. (vgl. J.A.P.) ab. Dort konstruierte er dann als Chefingenieur eine Reihe neuer Motoren. Es entstand ein 550-sv-Motor für das Tourenmodell und ein ohv-Einzylinder mit 497 cm³ Hubraum als Sportmotorrad.

Der ebenfalls berühmte Edward Turner (1901–1973) konstruierte 1927 seinen ersten 350er ohv-Motor und kam 1928 zu Ariel. Dort hatte er später freie Hand von Jack Sangster bekommen, um einen Vierzylinder Motor zu entwickeln. 1931 erschien das erste Vierzylinder-Modell und von 1932 bis 1959 entstanden die legendären Vierzylinder Square Four mit zunächst 600 und ab 1937 mit dem 1.000 cm³. Unter anderem durch einen starken Export wurde Ariel daher zu einem der größten Motorradhersteller der Welt.

1931 kamen zwei Val Page Motoren-Konstruktionen im Doppelschleifenrahmen der Square Four heraus: Ein Zweiventilmodell mit der Bezeichnung SF31 und als Top-Modell mit Vier Ventilen der Typ SG 31. Die Ariel-Motoren waren stark nach vorn geneigt, wie bereits ab 1927 als Erster bei BSA mit dieser Bauart, genannt „Sloper". Diese hatten den Vorteil des niedrigen Schwerpunkts und des dadurch besseren Handlings der Maschine. Zudem waren durch in Längsrichtung angeordnete Kühlrippen eine bessere Kühlung des Motors gewährleistet. Auch diese beiden Sloper-Modelle waren im Ausland sehr gefragt und halfen der Firma Ariel in dieser schweren wirtschaftlichen Zeit. Dazu kam 1932 für die Motorradsparte von Ariel der schlimme Umstand der Pleite der Muttergesellschaft von Ariel durch den nach dem Ersten Weltkrieg aufgebauten Autobereich vom Vater Charles Sangster. Sohn Jack Sangster war ein Unternehmer mit Visionen und sah die großen Chancen für die Ariel-Motorräder. Mutig liquidierte er sein Privatvermögen und kaufte davon vom Konkursverwalter die Produktionsanlagen. Jack Sangster gründete die Ariel Motors Ltd. neu.

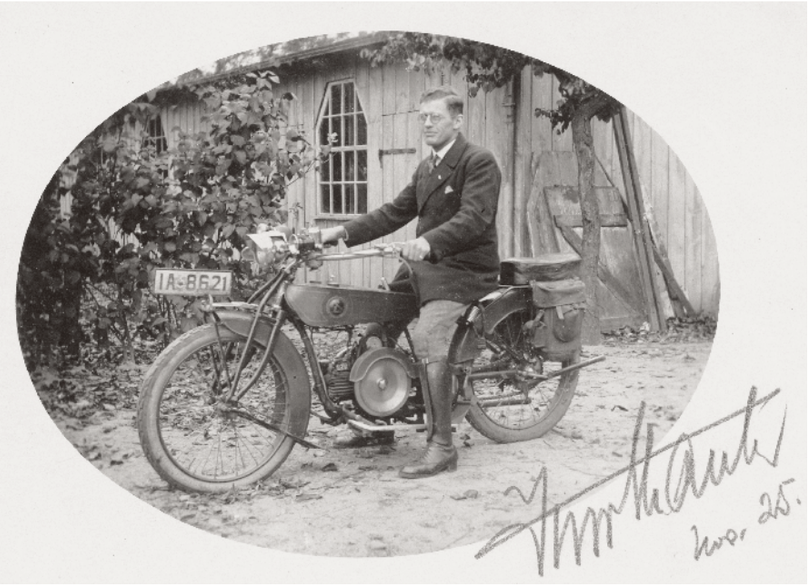
Die Red Hunter entstand auch auf dem Konstruktionsbrett von Val Page: 1932 bis 1940 baute Ariel die überaus erfolgreiche Red Hunter-Serie mit 250, 350 und 500 cm³ Hubraum als Konkurrenz zu Norton. 1932 verließ Val Page Ariel. Er ging bis 1939 zu Triumph/Coventry und danach zu BSA.

Der Unternehmer Jack Sangster kaufte Mitte 1936 den in wirtschaftlichen Schwierigkeiten geratenen Mitbewerber Triumph aus Coventry. Der erfolgreiche Ariel-Konstrukteur Edward Turner wechselte zu Triumph als Chefkonstrukteur und Geschäftsführer (vgl. Triumph England) bis 1964. Dort traf Turner wieder auf Val Page.

Die inzwischen auf Kriegsproduktion umgestellte Firma Ariel wurde Dezember 1944 an BSA verkauft. Jack Sangster verließ Ariel 1947 und widmete sich wieder der Marke Triumph. Mit dem Niedergang der Motorradproduzenten, Mitte/Ende der 1950er Jahre, konnte sich Ariel noch bis 1965 mit einem 250er Zweitakter über Wasser halten, schloss dann aber ebenfalls für immer die Werkstore.

Alte, zumeist englische, Traditionsmarken entstanden in den letzten Jahren wieder neu, wie Ariel, Brough Superior, Hesketh, Matchless, Norton, Triumph und die

D-Rad



D-Rad R 04

D-Rad R 04 – Taxi der Vorfahren

Die Deutsche Industriewerke AG (1924-1933) firmierten vormals unter Deutsche Werke AG (1918-1924) und gingen aus den deutschen Heereswerkstätten und Werften des ersten deutschen Kaiserreiches 1871-1918 hervor. Der Firmensitz war Berlin und ihre Werft war in Kiel. Diese Berliner Werke wiederum hatten ihren Ursprung 1722 als preußische Gewehrfabrik, die vom preußischen König Friedrich Wilhelm I. (1688-1740), dem „Soldatenkönig" und Vater von Friedrich dem Großen, feierlich eingeweiht wurde. Aber schon im 16. Jahrhundert wurde dort in Spandau Schießpulver hergestellt. Um die große Bedeutung des preußischen Militärs und die Ausgaben für die Rüstungsbetriebe heute besser zu erkennen: 85% des Staatshaushaltes verschlang der preußische Militarismus im Jahre 1740!

Ende 1918 war es eine der größten Waffenschmieden des Reiches. Nach der Novemberrevolution und dem Waffenstillstand am 11.11.1918 blieben für die Waffen- und Munitionsfabrik die Aufträge aus. Zudem wurde die zum Eigentum des Reichsfinanzministeriums gehörende Berliner Waffenschmiede seitens der Siegermächte des Ersten Weltkrieges demontiert und zerschlagen.

Neben dem Bau von Eisenbahn-Waggons, Lokomotiven, Landmaschinen, Bettgestellen, Metallguss-Teilen etc. war der Motorradbau 1921-1933 mit der neuen Marke „DERAD" ein neues Geschäftsfeld. Ab 1925 wurde aus der Marke „DERAD" dann „D-Rad". 1925-1926 wurden zudem viertürige D-Rad-Autos mit Kühlern von Windhoff (vgl. Windhoff) gebaut. Sie wurden auch als „Kleinkraftdroschke" mit vier Sitzen für Taxi-Fahrer ausgeliefert. Nach dem Ende der PKW-Produktion wurden im Werk amerikanische Autos der Marke Durant montiert: Durant Motors Inc. war 1921-1931 ein amerikanischer PKW-Hersteller. 1927 pachtete dann DKW die Werkshallen für den DKW-Automobilbau. 1933 kaufte die neugegründete Auto-Union (vgl. DKW) das Werk auf.

Die gekaufte Motorrad-Konstruktion des „Star" von Ing. Hans Friedrich Günther war 1921 der Beginn von D-Rad als Motorradhersteller: Ein Motorrad mit einem 393 cm³ großen sv-Zweizylinder-Boxermotor nach Douglas-Vorbild (siehe auch unter BMW- und Douglas-Einbaumotoren), längs eingebaut. Auch dieser Boxer hatte thermische Probleme, die man 1922/1923 mithilfe einer Wasserkühlung beheben wollte. Mit solchen Maschinen wurden auch Rennen gefahren.

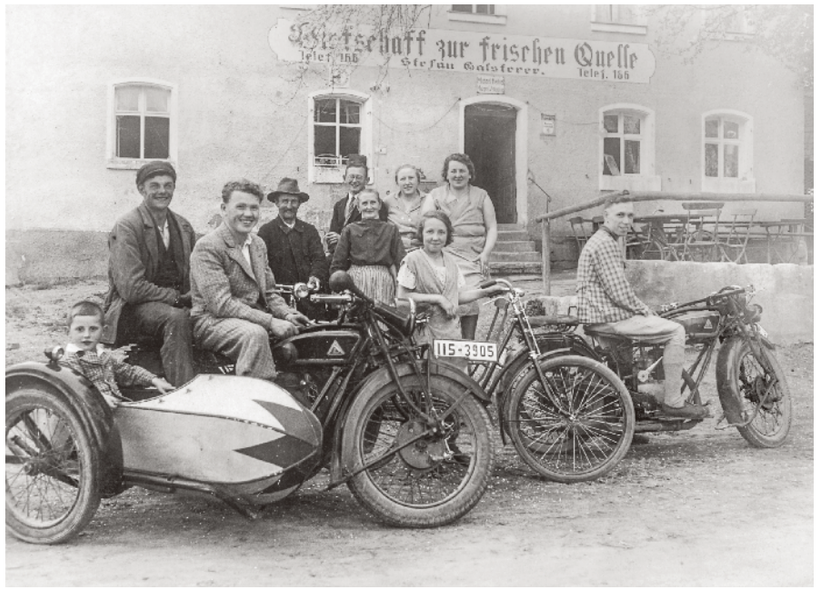
Im Januar 1923 übernahm der Oberingenieur Dr. Ing. Manfred Christian (1899-1977) die Abteilung Kraftwagen und Motoren. Christian hatte den Star zuerst konstruktiv mit dem Modell M23 verbessert. Im November 1923 wurde er Chefkonstrukteur der Motorradabteilung und aus der M23 wurde die wiederum verbesserte M24. Nun aber zur Klarstellung des korrekten Namens:

Ein mir in Kopie vorliegender Briefwechsel von Anfang 1984 zwischen Erwin Tragatsch, dem bekannten Journalisten und Autor des Standardwerkes „MOTORRÄDER Deutschland Österreich Tschechoslowakei 1894-1976" und Wolfgang Christian, dem Sohn von Dr. Ing. Manfred Christian, Konstrukteur bei D-Rad von 1923-1926, veranlasst mich hier diese Informationen einzuarbeiten. Aus diesem Briefwechsel war auch der Artikel von Tragatsch in der „Markt", Heft 12/1984, der aber irrtümlich den falschen Namen verwendete und fortan immer „fleißig falsch abgeschrieben" wurde: Dr. Ing. Manfred Christian hieß der D-Rad-Konstrukteur – und nicht Max Christian oder Ing. Christiansen. Letzterer war Konstrukteur bei den Pinneberger ILO-Motorenwerke (vgl. im Kapitel Einbaumotoren unter ILO).

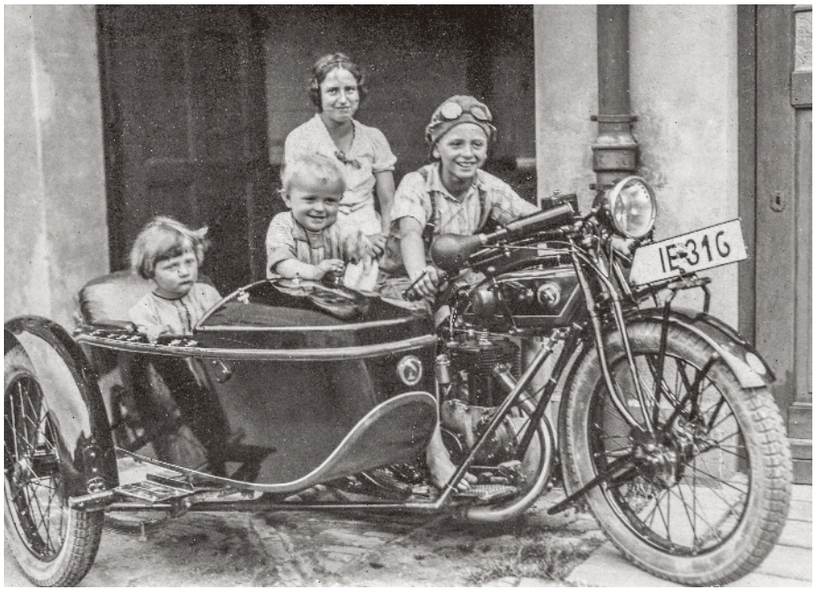
Die Aufgabe von Dr. Ing. Manfred Christian war die Entwicklung eines neuen Motorrades. Aus mehreren Prototypen, wie auch eine 500er-Königswellen-Rennmaschine, entwickelte sich das erste D-Rad Erfolgsmodell R0/4 (1924-1927). Es wurde auch „Spandauer Springbock" genannt, wegen des Fahrverhaltens durch die Blattfeder über dem Vorderrad. Mit der steifen Federung war das D-Rad von Taxibetrieben und Behörden wegen der Robustheit des Blockmotors sehr geschätzt.

Im Juni 1926 verließ Dr. Ing. M. Christian den Motorradhersteller D-Rad. Christian trat als Chefkonstrukteur in die Argus-Flugmotoren-Werke in Berlin-Reinickendorf ein. Unter seiner Leitung entstand dort u. a. das Triebwerk für die Rakete V 1. Nach längerem Zwangsaufenthalt durch seine Kriegsgefangenschaft in Russland wurde er danach Konstruktionschef für Dieselmotoren bei Daimler-Benz im Werk Berlin-Marienfelde. Nach seiner Pensionierung war er weiter als Honorarprofessor an der TH Berlin tätig.

Der Nachfolger des tüchtigen Dr. Christian bei D-Rad war Martin Stolle. Der geniale Berliner Konstrukteur Martin Stolle (1886-1982) begann im rheinischen Aachen



D-Radfreunde vor der Gastwirtschaft zur frischen Quelle: vorne R 9 und hinten R 05



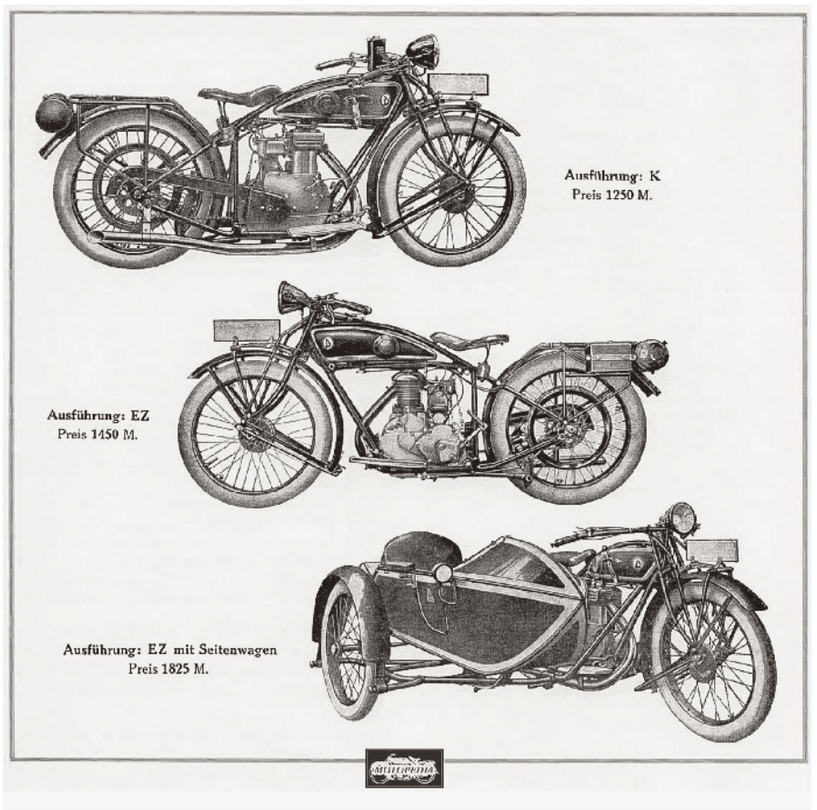
D-Rad R 04, Seitenwagen auch „Pantoffel" genannt

bei Max Cudel (De Dion-Bouton Lizenzbau für Drei- und Vierräder) und war dann beim belgischen Autohersteller (1898-1928) Metallurgique zuerst in Belgien, dann in München tätig. Er war ab 1913 Boxer-Motorradfahrer mit einer englischen Douglas (1907-1957). Bei Kriegsausbruch 1914 wurde er zur Kraftfahrtruppe eingezogen und meldete sich 1916 zu den Fliegern. So kam er schließlich nach Schleißheim bei München, wo er den technischen Dienst der Fliegerschule unter sich hatte. Der tüchtige Stolle wurde 1917 von „Rapp-Motorenwerke GmbH" angefordert und begann dort als Werkmeister. Er wurde später von BMW übernommen. Dort konstruierte er zunächst Flugmotoren und dann 1920 den legendären 500er-BMW-Boxer „M2 B15" als seitengesteuerten Einbau-Motor (vgl. BMW-Einbaumotor). Den weiteren Werdegang von Stolle sind in den Kapiteln BMW und Victoria zu entnehmen.

Anfang 1924 verließ Stolle Victoria und gründete „Fa. Kolb & Stolle", wie aus Firmenunterlagen von der „Automobilia Auktion Ladenburg" hervorgeht. Diese Firma ging wohl aufgrund von Kapitalmangel im Juni 1924 in die Vorster & Stolle AG in München auf. Vorster war der Neffe des Industriellen Hugo Stinnes (1870-April 1924), der mit einer kräftigen Kapitalspritze den Neustart ermöglichte. Der plötzliche Tod von Finanzier Stinnes, die Inflation und das Ausbleiben vom geschäftlichen Erfolg, bei nur 15 gebauten, sehr teuren Sportwagen mit 1.500 cm³ ohc-Königswellenmotor, besiegelten im November 1926 das Ende der Firma. Stolle wechselte im September 1927 zu D-Rad. Dort schuf er die drei letzten D-Rad Modelle mit eigenen Motoren:

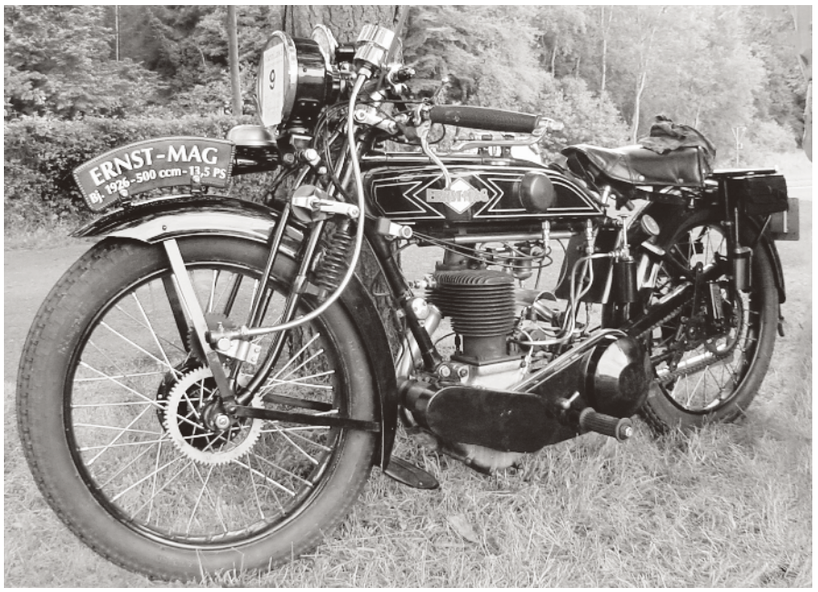
Die 1928-1930 gebaute 500er sv-„R9" war ein unverwüstliches und gut verkauftes Erfolgsmodell. Es folgte die 1930-1931 gebaute 500er-ohv- „R10" als Sportmaschine und die 1931 gebaute 500er-sv-„R11". Diese Motorräder mit Satteltank hatten nach vorne geneigte Zylinder und konnten so platzsparender eingebaut werden, was der Handlichkeit des Motorrades zugutekam. Werksseitig wurde zudem ein eigener Seitenwagen angeboten, der auch von ausländischen Behörden genutzt wurde.

Um die Zuverlässigkeit der D-Räder unter Beweis zu stellen, fuhren 1927/1928 die Herren Alfred Gäbelmann und der Autor Wilhelm Spohr mit einem D-Rad-Gespann



D-Rad R 04-Familie

Ernst-MAG Polizei-Sondermodell



Ernst-MAG 500 S

als Motorradkurier an der Ostfront eingesetzt. Ab 1915 war er bei der aufstrebenden Luftwaffe. Er wurde ein erfolgreicher Jagdflieger, zuletzt mit einem Fokker-Flugzeug (vgl. Krieger-Gnädig, Otto Karpe bei EWABRA bzw. Tornax u.a.).

Nach dem I. WK wurde er in Breslau Motorradhändler und war auch wieder im Motorsport aktiv. Er wurde in Breslau der Generalvertreter für die englische Marke A.J.S. für ganz Schlesien. Es gelang ihm, bei der ersten DMV-Meisterschaft (Deutscher Motor Verband) 1924 auf einer 350er AJS der erste DMV-Meister in dieser Klasse zu werden. 1927 konnte er seinen Sieg auf einer 350er AJS wiederholen und wurde zum zweiten Mal Deutscher Meister in der 350er-Klasse (vgl. A.J.S.).

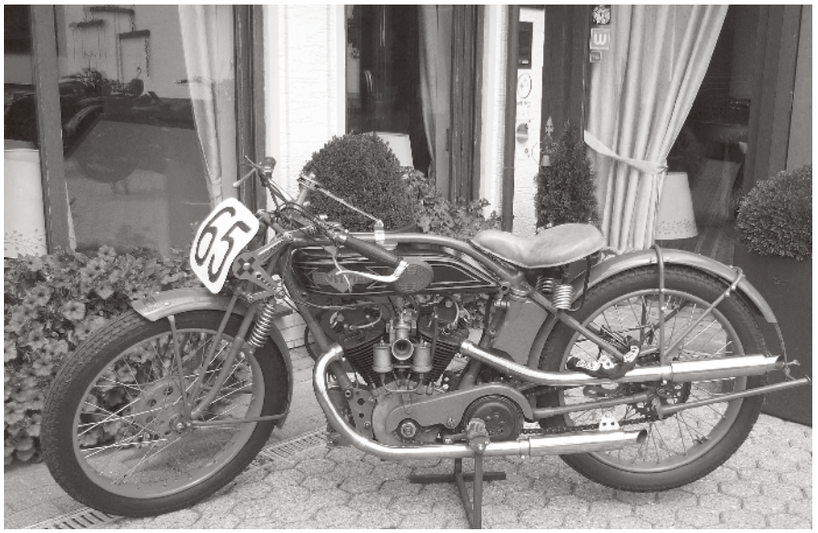
Herbert Ernst gründete 1926 in der schlesischen Hauptstadt Breslau als Konfektionär mit der Marke „Ernst“ die „Ernst-Werke Motorenbau A.G.“. Er baute anfangs die damals hochmodernen 350- und 500er-Küchen-Motoren ein. Herbert Ernst trennte sich noch 1926 von der Aktiengesellschaft, die seinen Namen trug. Als Generalvertreter in Schlesien wurde er wieder für A.J.S. tätig.

Es ist zu vermuten, dass von diesem Zeitpunkt an aus der neuen Marke „Ernst-MAG“ wurde, da die erstklassigen schweizerischen Motoren mit bis zu 1.000 cm³ aus Genf eingebaut wurden. Bereits 1927 wurden neue Modelle von 350 bis 1.000 cm³ Hubraum von M.A.G. angeboten. Die Rahmen dafür waren völlig neu konstruiert. Sie hatten mit dem anfänglichen Ernst-Rahmen nichts mehr zu tun. In der Werbung für die neuen Modelle wurden sogar die alten Rahmen der „Ernst-Räder als Fehlschlag“ bezeichnet. Bemerkenswert ist jedoch der Umstand, dass die junge Firma schon 1927 mit M.A.G. Werks-Rennmotoren beliefert wurde. Die neuen Modelle hatten verstärkte Druid-Gabeln und M.A.G. Motoren (siehe unter Einbaumotoren). Die Firma wurde umfirmiert in „Schlesische Motorenbau A.G., vormals Ernst-Werke A.G.“. Offensichtlich wollte man sich auch in der Markenbezeichnung deutlich von den vormaligen Ernst-Rädern absetzten, ohne aber den Nimbus „Ernst“ zu verlieren.

Es gab die 350er-Einzylinder und die Zweizylinder als 500er und als 600er. Das Modell „T“ - für Touren - hatte wechselgesteuerte M.A.G.-Motoren, das Modell „S“ – für Sport – hatte kopfgesteuerte M.A.G.-Motoren. Der Typ „R“ – für Rennmotorräder – hatte leistungsgesteigerte M.A.G.-Motoren mit Spezialkolben. Die Beiwagenmaschinen wurden mit wechselgesteuerten 600er-M.A.G.-Motoren gefertigt. Motorräder mit 750er- und 1.000er-M.A.G.-Motoren wurden ebenfalls angeboten.

Für Bergrennen wurde nur eine gebaute Maschine mit Königswelle eingesetzt. Die 600er Werksrennmaschine wog nur 110 kg und bestach im Aussehen durch ihre sehr schmale und filigrane Bauweise. Verblüffend schnell wurde Ernst-M.A.G. durch internationale Sport- und Rennerfolge in den Klassen 350, 500, 600 und 1.000 cm³ bekannt. Begründet war das durch gute Rennfahrer und die Verwendung der neuen M.A.G.-Sport- und Werks-Rennmotoren.

Ähnlich wie bei NSU die Moore-Konstruktion nach dem berühmten Rennfahrer Tom Bullus als „Bullus-Motor“ bezeichnet wurde, war es bei M.A.G. mit den „Franconi-Motoren“. Diese wurden nach dem verwegenen schweizerischen Rennfahrer Francesco Franconi benannt, der ab 1922 bis in die 1930er Jahre mit solchen Motoren ziemlich erfolgreich war. Es war keine Werksbezeichnung, jedoch bereits in den 1920er-



Ernst-MAG 500 V2 OHV Sport Modell

Freundschaftstreffen Harley Davidson

Co". Der dritte hinzugekommene Bruder Walter Davidson (1876-1942) wurde Präsident mit 50 Geschäftsanteilen, William A. Davidson mit 40 Geschäftsanteilen wurde Vizepräsident und Produktionsleiter, Arthur Davidson mit 47 Geschäftsanteilen war für den Verkauf zuständig und William S. Harley mit 5 Geschäftsanteilen wurde der Chefingenieur dieser neu gegründeten Firma mit anfangs $ 14.200 Eigenkapital.

In diesem Gründungsjahr wurde zunächst die bescheidene Anzahl von 150 Motorrädern hergestellt. Die Einzylindermotoren hatten noch wie ihr Vorbild von De-Dion Schnüffelventile. Behördenaufträge von Polizei und Post stärkten die Wirtschaftlichkeit des jungen Unternehmens Harley Davidson. Auch der Rennsport trug zur Bekanntheit der Marke bei. Der Chef Walter Davidson hatte als Rennfahrer mit einem Einzylinder bereits 1908 ua. Langstreckenrennen gewonnen. Das vorerst letzte produzierte Einzylinder-Motorrad im Jahr 1918 war eine Maschine mit einem 565 cm³ wechselgesteuerten Motor.

Da die Amerikaner aber eine andere Vorstellung bezüglich Auto- und Motorradbau haben, denn das Land ist wegen seiner Größe mit Europa nicht zu vergleichen, waren hubraumstarke Tourer die logische Folge. So entstanden, nach der ersten V2-Maschine 1902 von Griffon (1902-1955) in Frankreich, fast gleichzeitig in den USA die großen V2-Motorräder:

Die Twins entstanden 1907 bei Indian (vgl. Indian), 1908 bei Reading-Standard (vgl. R.-S.) und 1909 bei Harley Davidson. Der erste H.-D.-V2 war ein 820 cm³ sv-Motor mit einem Zylinderwinkel von 45°, um möglichst kompakt für verstärkte Fahrradrahmen zu bauen. Aufgrund seiner Schnüffelventile war der Motorenlauf nicht sehr befriedigend. Ab 1911 wurden die Motoren deswegen mit IOE-Ventilen (inlet over exhaust) und mit 820 cm³ Hubraum hergestellt. Diese „F-Head-Modelle" wurden bis 1929 gebaut. 1912 erfolgten weitere starke Verbesserungen und der Hubraum der riemengetriebenen Motorräder wurde auf 998 cm³ erhöht.

1913 stellte Harley Davidson bereits 16.000 Motorräder mit im gleichen Jahr beginnenden Kettenantrieb her, wobei Indian schon eine Jahresproduktion von 32.000 Motorrädern hatte. Bis dahin hatten die Harleys noch Fahrradpedale und ab 1914 dann erstmals eingeführte Trittbretter. Ab 1915 bekamen sie Dreigang-Getriebe sowie elektrische Lampen.

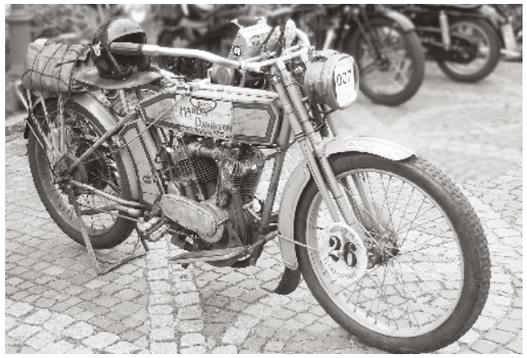
1914 gründete Harley Davidson für den Rennsport ein Werksteam. 1915/1916 hat der britische Konstrukteur Sir Harry Ricardo (1884-1974) dann den Harley Davidson Motor durch einen Zylinderkopf mit acht Ventilen entscheidend verbessert (vgl. Triumph/GB). Im Juni 1916 fanden damit die ersten Wettbewerbe statt. 1916 wurde auch die Zählweise der Modelle geändert. Im Anfangsjahr 1904 war es das Modell „0", 1905 Modell „1" bis 1915 Modell „11". Ab 1916 waren es die Modelle „16 B" für Einzylinder und „16 J" für Zweizylinder, 1917 „17 B" und „17 J" usw.

Der Erste Weltkrieg holte die USA spätestens mit ihrem Kriegseintritt im April 1917 ein und betraf auch Harley Davidson mit Militäraufträgen. 1918 bis 1924 wurden bei Harley Davidson zudem Fahrräder hergestellt. Nach dem Ersten Weltkrieg errang Harley Davidson mit den Achtventilern 1921 sämtliche amerikanische Meistertitel. Bereits seit 1914 erhöhten sportliche Wettbewerbe die Bekanntheit der Marke. 1915 wurden die Harleys mit 987 cm³ Hubraum, Kupplung, Getriebe und Kickstarter gebaut. Diese wurden auch von der US-Armee im Ersten Weltkrieg mit 8.000 Stück eingesetzt und hatten wieder vom Militär gewünschte Karbid-Beleuchtungen, statt der modernen elektrischen Lampen.

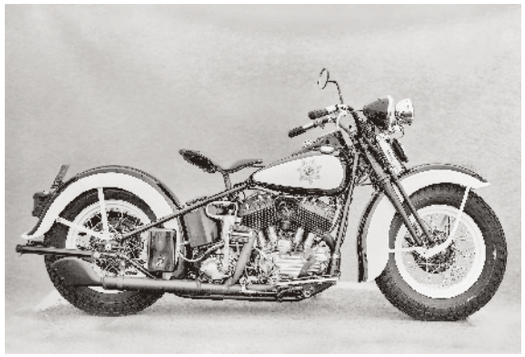
Ab 1919 produzierte H.-D. das Sportmodell mit einem Zweizylinder 600er-Boxer als Modell „W-Sport", dessen Produktion mangels wirtschaftlichem Erfolgs 1923 eingestellt wurde. Wie auch bei BMW (vgl. BMW) in München war der erfolgreiche englische Hersteller Douglas (vgl. Douglas) das große Vorbild.

So stieg Harley Davidson schon 1920 mit 2.000 Mitarbeitern zum weltgrößten Motorradproduzenten auf und übertraf seinen Mitbewerber Indian, der vormals

Harley Davidson JD 1927

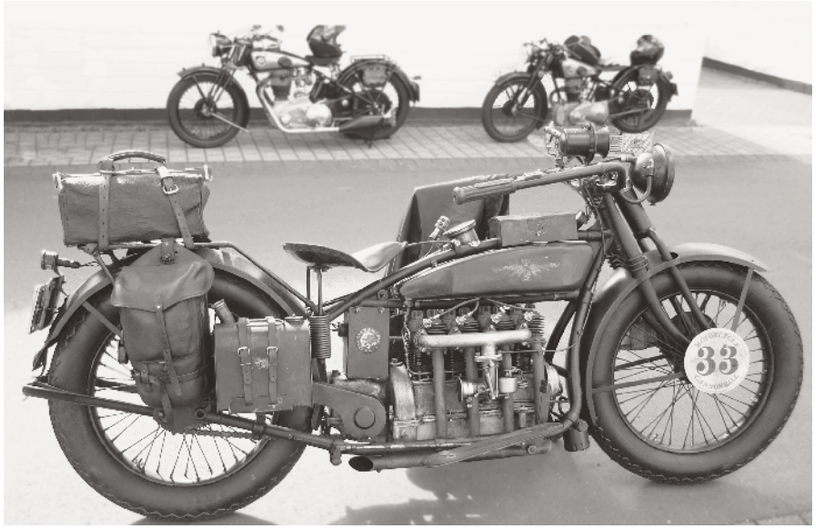


Harley Davidson: Thomas Trapps HD 1914 von der Canon Ball Tour 2017



Harley-Davidson UL 1938

Motorräder unter der Marke Henderson mit bis zu 1.265 cm³ Hubraum und ca. 40 PS Leistung. Die Wirtschaftskrise 1931 war das Ende für beide Motorradmarken. Wie bei Tornax (vgl. Tornax) wurde der Motorradbau aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Ignaz Schwinn baute aber weiter Fahrräder und die erfolgreiche Firma existiert noch heute mit seinen „Schwinn-Bikes".



Henderson De Luxe 1928 – Cannon Ball Teilnehmer 2017

3. ACE

Nach der kurzen Zeit bei Excelsior begründete William Henderson 1920 mit vielen Fremdmitteln die ACE Motorcycle Corporation in Philadelphia. Die neue Firma baute wieder wechselgesteuerte Vierzylindermotorräder. Diese waren in der Herstellung, im Vergleich zu seitengesteuerten Motoren, aufwändiger und somit teurer.

Erwin „Cannonball" Baker (1882-1960), der 1914 das legendäre Rennen von der Ost- zur Westküste der USA gewann (vgl. Indian), fuhr 1922 die 5.300 km Tour von Los Angeles nach New York auf ACE in 7 Tagen und war damit 17 Stunden schneller als der bisherige Rekord. Im Dezember 1922 verunglückte William G. Henderson bei einer Probefahrt tödlich. Der Chefkonstrukteur Arthur O. Lemon, der den Gebr. Henderson von Anfang an als Angestellter diente, übernahm die Position des Chef-Ingenieurs. 1923 stellte ACE mit einem von Lemon verbesserten 45 PS-Motor mit 206 km/h einen neuen Weltrekord für Solomaschinen auf. „The World's fastest Motorcycle" war geboren. Leider konnte damit nur kurz geworben werden. Das Top-Management konnte ertragsmäßig nicht mit den herausragenden Ingenieursleistungen eines Arthur Lemon mithalten. 1924 änderte er die Konstruktion des Rahmens und der Motor wurde mit Kolben aus Aluminium ausgestattet. Auf Wunsch konnte auch ein Dreiganggetriebe mit einem zusätzlichen Rückwärtsgang geliefert werden, was besonders für Gespannfahrer bequem war. Die Produktionskosten dieser aufwändigen Konstruktion überstiegen aber leider die Erlöse und ACE musste daher Ende 1924 Insolvenz anmelden.

Die Markenrechte und Produktionsmaschinen sowie alle halbfertigen Teile und Ersatzteile kauften aus dem Konkurs heraus Spekulanten. Sie verkauften 1926 dann das ganze ACE-Paket weiter an die Michigan Motors Corp.

Die Maschinen und Ersatzteile etc. von ACE wurden nach Michigan verbracht. In dieser Zeit entstanden dort rd. 600 Motorräder unter Marke ACE. Aber ganz glücklich wurde man dort auch nicht. Anfang 1927 wurde ACE weiter an Indian veräußert, und so zog alles von Michigan nach Springfield zu Indian (vgl. Indian) um.

4. ACE-Indian

Der Konstrukteur Arthur O. Lemon beschäftigte sich seit 1911 mit Vierzylinder-Motorrädern. Er blieb seinem Metier weiter treu und wurde von Indian angestellt. Bereits im Januar 1927 stellte Indian auf ihrem Stand beim New Yorker Motorradsalon im Madison Square Garden die „neue" ACE aus. Indian baute diese ACE-Vierzylinder unter der Marke ACE von April bis August 1927 weiter. Bis 1929 wurden dann diese Vierzylinder unter der Marke Indian-ACE verkauft.

5. Indian Four

1929 bis 1942 wurde dann unter eigener Indian-Flagge die Vierzylinder als Model Indian Four gebaut. Bis 1942 konnte die Leistung auf bis zu ansehnliche 42 PS gesteigert werden!

Hendee, George Mallory

Siehe unter Indian.

Henkel-K.-G.

Siehe unter Krieger Gnädig, K.G.

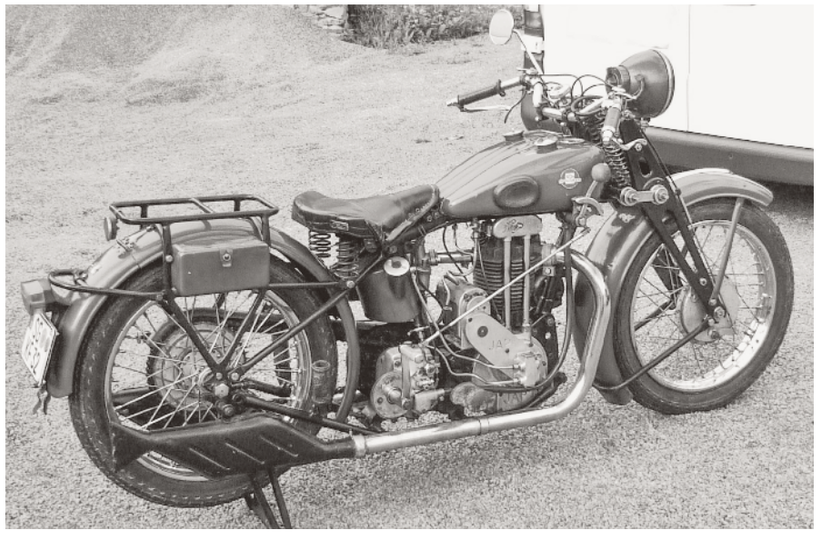
Henriod

Siehe unter De Dion-Bouton-Einbaumotor.

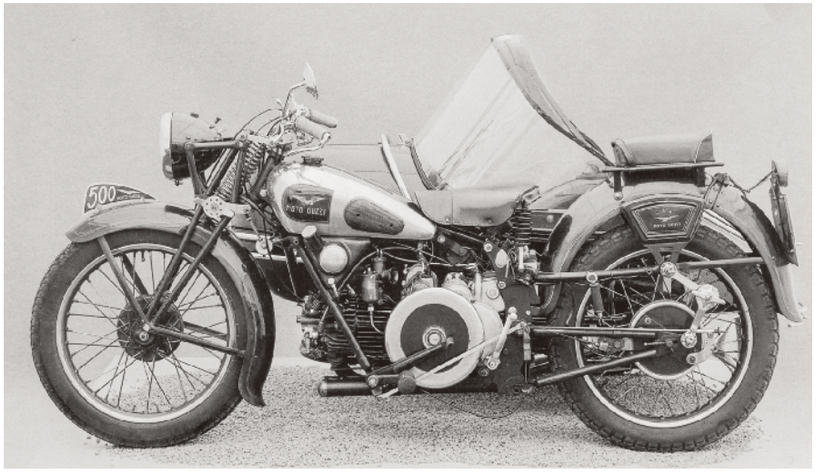
Herbi

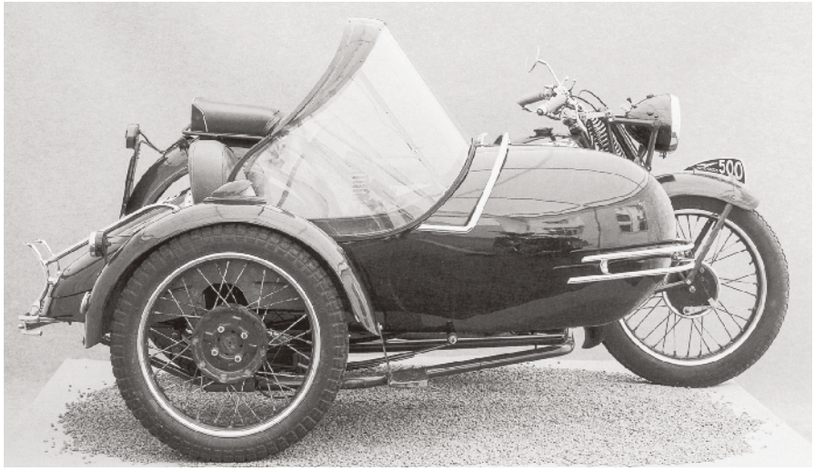
Siehe unter Küchen-Einbaumotor.

Hercules (D)



Hercules HJ 500





Moto Guzzi GTV 500

als Fahrradhersteller gegründet und stellte erst ab 1968 zuerst kleine 50 cm³ Zweiräder her. Des Weiteren entstanden größere Modelle als Enduro-, Trial- und Straßenmotorräder bis 1.000 cm³ Hubraum. 2004 übernahm die 1884 gegründete Piaggio-Gruppe die Firma Aprillia und entsprechend auch den italienischen Traditionshersteller Moto Guzzi. Weitere Schwestermarken unter dem Dach von Piaggio sind die 1922 im spanischen Katalonien als Fahrradfirma gegründete Marke „Derbi“, die 1909 als Motorradhersteller gegründete italienische Traditionsfirma Gilera (siehe unter Gilera) und der in Italien 1949 gegründete Motorradhersteller Laverda.

Moto Morini Siehe unter DKW und Tornax.

Moto Müller Siehe unter NSU.

Moto Rêve Siehe unter Gilera.

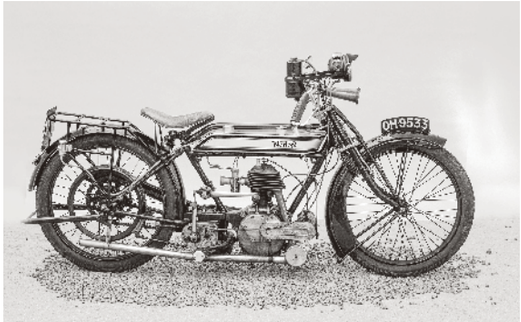
Motosacoche

Hier zeigen sich wieder Zusammenhänge in der Pionierzeit zwischen Fahrrad, Einbaumotor, Motorrad und Fliegerei auf. Die Söhne eines studierten Malers und Bildhauers waren der studierte Maler Henri Dufaux (1879-1980) und der Ingenieur Armand Dufaux (1883-1941). Sie gründeten 1899 im schweizerischen Genf die Firma „Société en Commandite H. & A. Dufaux Fils“ für die Fabrikation von Fahrrad-Hilfsmotoren. Diese waren mit Blechen elegant verkleidet und passten in einen Herrenfahrradrahmen. Genannt „motosacoche“, zu Deutsch „Motortasche“. Bereits 1902/1903 nahmen sie in der Firma Teilhabe auf und firmierten unter „H. & A. Dufaux & Cie.“. Mit diesem frischen Geld zog die Firma in den Genfer Stadtteil Acacias in neue Räumlichkeiten um und baute dort auch ihre ersten Motorrad-Rahmen für ihre eigenen Motoren.

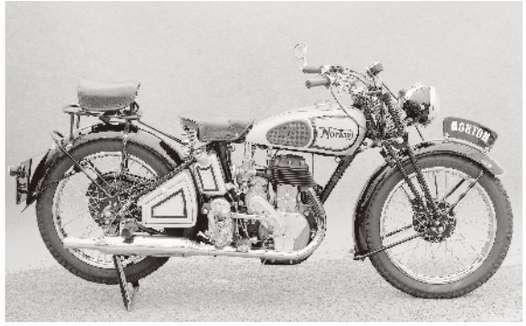
Nicht zu verwechseln sind die M.A.G.-Brüder mit ihren Vettern, den Brüdern Charles und Frederic Dufaux, die unter Firma Dufaux & Cie. in Genf 1904 bis 1907 Rennwagen mit bis zu 26,4 Liter Hubraum als Vierzylinder bauten. 1901 jedoch fuhren Charles und Frederic noch für ihre Vettern Henri und Armand Bergrennen mit bis zu 14% Steigung mit dem erfolgreichen und in einem Fahrrad eingebauten Motor „une moto sacoche“.

Das schnelle Wachstum der Firma erforderte weiteres Kapital und so gründeten sie 1905 die Aktiengesellschaft „Henri & Armand Dufaux & Cie. S.A.“. Mit der Kapitalerhöhung konnten sie in Acacias eine neue Fabrik finanzieren. So entstand der Markenname M.A.G.: Motosacoche Acacias Genf.

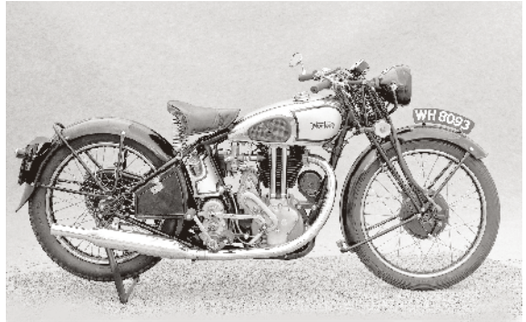
Ab 1906 entstanden Motorräder mit seitengesteuerten Einzylinder-Motoren. Ab 1907 wurden auch Motorräder mit einem seitengesteuerten Zweizylinder hergestellt. Die Rahmen dafür kamen teilweise aus England von Royal Enfield, die dafür M.A.G.-Einbaumotoren erhielten. Ebenfalls 1907 entstand ein 7-Zylinder-Sternmotor, der im Hinterrad der Motosacoche eingebaut wurde. Der Aufwand und die Kosten dafür beendeten recht schnell die Produktion dieses außergewöhnlichen Motorradmotors, der sein Vorbild im Flugmotorenbau hatte (vgl. M.A.G.-Einbaumotoren und Megola). 1907 wurde dazu noch eine Filiale in Turin/Italien gegründet. Die Geschäfte liefen damals offensichtlich glänzend, womit die Gebrüder Dufaux ihre Leidenschaft für Pionierarbeit finanzierten konnten:



Norton Modell 16 H 1924



Norton Big Four



Norton Modell ES 2 1936

Walter William Moore entschied sich 1913 dann für eine Einstellung als Chefentwickler bei Douglas (vgl. Douglas). Während seiner Douglas-Zeit bis 1915 begann er in seiner Freizeit ein Ingenieurstudium und schloss dieses erfolgreich ab. Dieser Ehrgeiz und Fleiß erinnert an Richard Küchen (vgl. Küchen-Einbaumotor). Bevor er 1915 zum Militär eingezogen wurde, konstruierte Moore den Douglas-Motor als Antrieb für ein Notstromaggregat um. Das britische Militär orderte rd. 25.000 Stück davon.

Die Firma Douglas verkaufte die Lizenz auch an Robert Bosch in Stuttgart, der die Bosch-Douglas-Motoren bei S.M.W. in großen Stückzahlen in Stockdorf bei München fertigen ließ (vgl. Einbaumotor Bosch-Douglas und BMW).

Nach dem Großen Krieg ging der vielseitige Konstrukteur Moore zum Ingenieur und Konstrukteur Granville Bradshaw (1887-1969), der ein Sohn von einem Juwelier und Optiker war. Die dort entstandenen Einbaumotoren fanden auch bei Imperiette bzw. Imperia in Köln (vgl. Imperia) Verwendung.

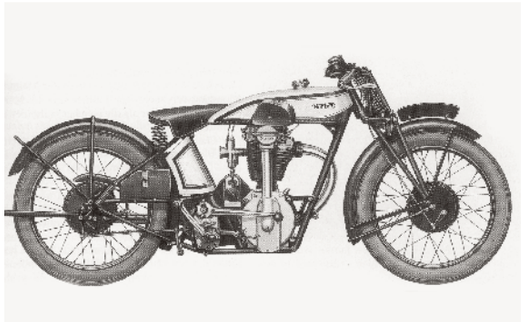
Von 1922 bis 1923 war er beim englischen Boxer-Motorrad Hersteller ABC (1913-1924) und begann Anfang 1924 bei Blackburne (vgl. Einbaumotorenhersteller Blackburne). Aber auch dort wurde er nicht glücklich. Es folgte ein kurzes Intermezzo bei einem sehr großen englischen Motorradhändler.

Im März 1924 kam er zu Norton als Leiter der Rennabteilung. Seit 1907 hatte Norton auf der TT keine erfolgreichen Rennergebnisse mehr (vgl. Peugeot) eingefahren und das sollte Moore ändern. Er begann zunächst mit Detailverbesserungen bestehender Konstruktionen. Bei der Tourist Trophy 1924 siegte George Tucker auf Norton in der Gespann-Klasse und im Boot turnte erfolgreich Walter William Moore:
Er hatte vielseitige Talente! 1925 wurde Moore vom Vorstand der Firma Norton zum Chefentwickler von Norton befördert.

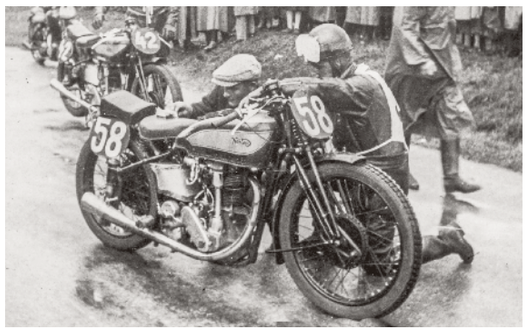
In seiner Freizeit 1926/1927 zeichnete er privat einen Königswellenmotor und konnte so auch die Rechte daran behalten. Norton setzte seine Pläne um und so begann bei Motorradrennen eine unvergleichliche Siegesserie für Norton. Keine andere Marke siegte bei der TT danach öfter: Bis 1939 hatte Norton 21 Weltrekorde und nannte sich verkaufsfördernd „The Unapproachable“. Der Spruch: „Win on Sunday, sell on Monday“ traf auf Norton zu. Mit dem Modell CS 1 hatte Norton dann eine käufliche Sportmaschine auf den Markt gebracht. 1927 konnte Norton vor A.J.S und Moto Guzzi die Senior TT mit einem Rekord-Rundendurchschnitt von 110,10 km/h gewinnen. Es folgten weitere Siege bei der Dutch TT, Siege in Belgien, in der Schweiz, in Frankreich sowie beim Ulster Grand Prix in Nordirland.

Auf dem Nürburgring stürzte 1927 die führende Norton bei Regen und verlor das Rennen. Solche Wetterlagen sind auf dem Ring hinterhältig, da die Nordschleife und die von 1927 bis 1974 bestandene Südschleife in zwei verschiedenen Wetterzonen liegen. Am Start kann die Sonne scheinen und am tiefsten Punkt des Rings in Breitscheid kann es regnen oder umgekehrt. Gefährliche Situationen gibt es auch z. B. in der Rechtskurve namens „Bergwerk“. Der einsehbare Kurvenanfang ist möglicherweise trocken, also heißt es am Scheitelpunkt der Kurve wieder Gas geben und am bis dahin nicht einsehbaren nassen Kurvenausgang hat man dann den Salat! Heutzutage ist es insofern entschärft, als dass viele Bäume am Streckenrand gefällt wurden und durch die Sonne und den Wind die Strecke schneller abtrocknen kann.

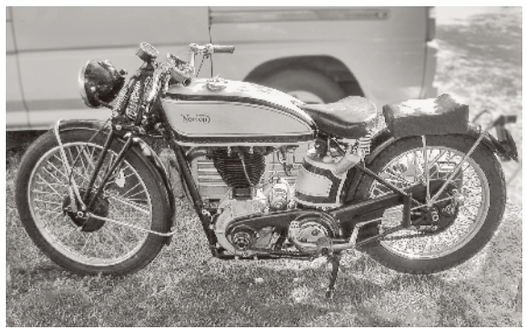
1927 entstanden die ersten Kontakte von Moore zum Konstrukteur Otto Reitz von NSU (vgl. NSU). Nur das mündliche Versprechen, in den Vorstand von Norton aufzusteigen, hielt ihn damals von einem beruflichen Wechsel zu NSU ab.



Norton CS 1

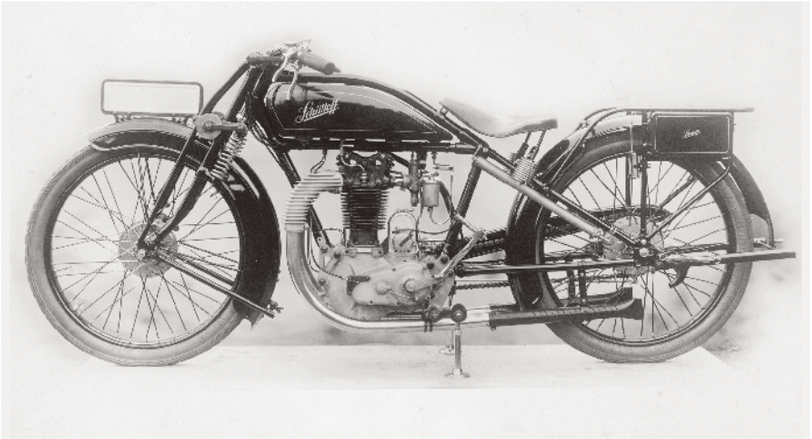


Norton International



Norton International

Schüttoff



Schüttoff 350 F

Arthur Schüttoff (1882-1946) wuchs in einer landwirtschaftlichen Umgebung in Leuben bei Meißen auf. Er beendete mit der Mittleren Reife die Schule und begann eine Schlosserlehre in Meißen. Von 1902 bis 1904 studierte Schüttoff an der Ingenieurschule in Zwickau.

Danach war er als Konstrukteur bei der im Jahre 1900 gegründeten Chemnitzer Maschinenfabrik Robert Hermann Pfauter tätig. Schüttoff beschäftigte sich dort schwerpunktmäßig mit der Konstruktion und Produktion von präzisen Fräsmaschinen. Während seinem kurzen Intermezzo bei der Firma Robert Hermann Pfauter in Chemnitz lernte er auch seine Frau kennen, die er 1908 heiratete.

Mit seinem Wechsel von Pfauter zur bereits seit Jahrzehnten bestandenen und bedeutende Chemnitzer Firma J. E. Reinecker, Werkzeuge und Werkzeugmaschinenbau, lernte Schüttoff als Konstrukteur die Seite des Werkzeugmaschinenbaus kennen. Die Beziehungen zwischen den Firmen Pfauter und Reinecker bestanden insofern, als Robert Hermann Pfauter vor seiner Firmengründung Chefkonstrukteur bei Firma J. E. Reinecker war.

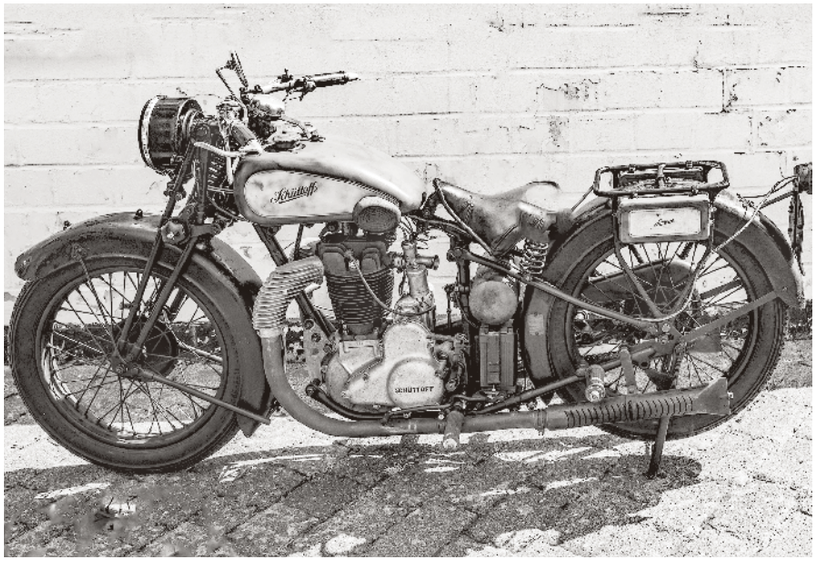
Es folgte bald wieder ein beruflicher Wechsel von Arthur Schüttoff innerhalb der sächsischen Stadt Chemnitz, die sich schon im 19. Jahrhundert zu den bedeutendsten Industriestädten im Deutschen Reich entwickelt hatte. Für drei Jahre ging er zur Firma Wanderer AG (vgl. Wanderer). Dort war der Konstrukteur Schüttoff mit seinen gemachten Berufserfahrungen in der Abteilung Wanderer-Werkzeugmaschinen-Produktion tätig.

In dieser Zeit erlebte Schüttoff auch den deutlichen Rückgang der Motorradabsätze durch die 1906 begonnene Verkaufskrise bei den Motorrädern wegen der neuen Reichsfinanzreform mit der Erhebung von neuen Luxus-Steuern. Ebenfalls schrumpfte auch dadurch drastisch die Anzahl der Hersteller in der Pionierzeit, die keine weiteren Standbeine zum Geldverdienen hatten. Nach 1909 produzierten die noch heute bekannten deutschen Hersteller von Bedeutung u. a. nur noch seit 1901 N.S.U., seit 1901 Victoria und 1902 Wanderer ihre Motorräder weiter.

Bereits 1909 gründete Schüttoff in Chemnitz mit seinem Kompagnon die Schüttoff & Bässler Werke. Die neue Firma Schüttoff & Bässler produzierte Hinterdrehbänke und Gewindefräsmaschinen. An Motorrädern war in der Firma Schüttoff & Bässler und bei Arthur Schüttoff noch nicht zu denken. Bilder von Arthur Schüttoff als Motorradfahrer sind auch nicht bekannt. Wohl aber von seinem schon ganz kurz nach der Eheschließung 1908 geborenen Sohn Herbert Schüttoff. Er war ab 1926 Werksfahrer für Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten für die Schüttoff AG tätig.

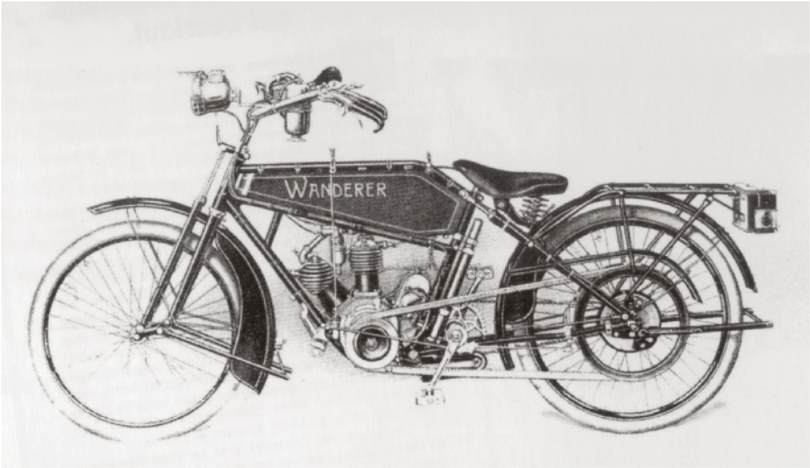
1916 kaufte die Firma Schüttoff & Bässler die ebenfalls in Chemnitz ansässige und 1912 gegründete Firma Müller & Steinle GmbH. Diese Firma war eine Reparaturwerkstatt für Horch- und Opel-Automobile. 1918 trennten sich die Kompagnons Bässler und Schüttoff. Bässler übernahm die Kfz-Werkstatt und Arthur Schüttoff gründete 1918 seine Schüttoff AG, die am alten Fertigungsprogramm der Firma Schüttoff & Bässler festhielt.

Im Aufkommen der Motorisierung nach dem Ersten Weltkrieg sah der Techniker und Unternehmer Schüttoff für sich eine neue Marktchance. Er beschloss, zusätzlich auch Motorräder herzustellen. Finanzieren konnte er das mit seiner erfolgreichen Produktion und lukrativen Vermarktung seiner Hinterdrehbänke und Gewindefräsmaschinen. Für seine neue Geschäftssparte benötigte er aber neue und erfahrene



Schütthoff K 500 1930

Wanderer



Wanderer 3 PS 1910-1914

Der Münchener Johann Baptist Winklhofer (1859-1949) sah 1866 ein Laufrad (siehe unter Prolog), was ihn faszinierte und sein Leben bestimmte. Er war gelernter Mechaniker. Danach arbeitete Winklhofer als Dreher. Ab 1881 arbeitete er in der Königlichen Pulver- und Geschoßfabrik in Ingolstadt für „feine mechanische Arbeiten" und war bis 1884 dort tätig. In der Fabrik in Ingolstadt hatte er 1881 in seiner Freizeit bereits seine ersten Fahrräder gebaut. Bereits 1881 gewann er als Mitglied in einem Velociped-Club, wie auch Ernst Neumann Neander (vgl. Neander), Rennen auf Hochrädern. Dabei lernte er viele Leute kennen, was ihm später geschäftlich sehr nützlich werden sollte. Es verschlug ihn dann als Vertreter eines Münchener Fahrrad- und Nähmaschinenhändler nach Chemnitz.

Der Chemnitzer Richard Adolph Jaenicke (1858-1917) war ein gelernter Werkzeugschlosser. Seine Wanderjahre durch verschiedene deutsche Maschinenfabriken führten ihn auch in die USA. 1884 kehrte er von dort nach Chemnitz zurück. Winklhofer und Jaenicke waren beide fahrradbegeistert und lernten sich so kennen. 1885 stellten sie einen Antrag auf Firmengründung beim Königlichen Amtsgericht zu Chemnitz. Mit knappem Budget gründeten sie ihre Firma „Chemnitzer Velociped-Depot Winklhofer & Jaenicke" mit nur zwei Beschäftigten. Sie starteten mit dem Fahrradhandel der englischen Firma Rudge (vgl. Rudge) und mit der Reparatur von Fahrrädern. Schon 1885 begann die Produktion eigener Fahrräder. Mit Blick auf die bekannten Fahrräder von Rover (vgl. Rover) gründeten sie ihre Marke „Wanderer", was ins Englische übersetzt „Rover" heißt. Bereits 1888 stellten sie die Produktion von Hoch- auf Niederräder für Damen und Herren um. Die Geschäfte liefen sehr gut und so konnten sie 1894 ein 19.000 qm großes Grundstück in Schönau/Chemnitz kaufen und darauf ihre Fabrik bauen. Die Expansion und das Wachstum der Firma erforderten zur Finanzierung zusätzliche Eigenmittel. 1896 firmierten sie dann unter Wanderer Fahrradwerke AG, vorm. Winklhofer & Jaenicke. Winklhofer wurde 1896 Alleinvorstand, da Jaenicke die Firma verließ und sich als Privatier zurückzog.

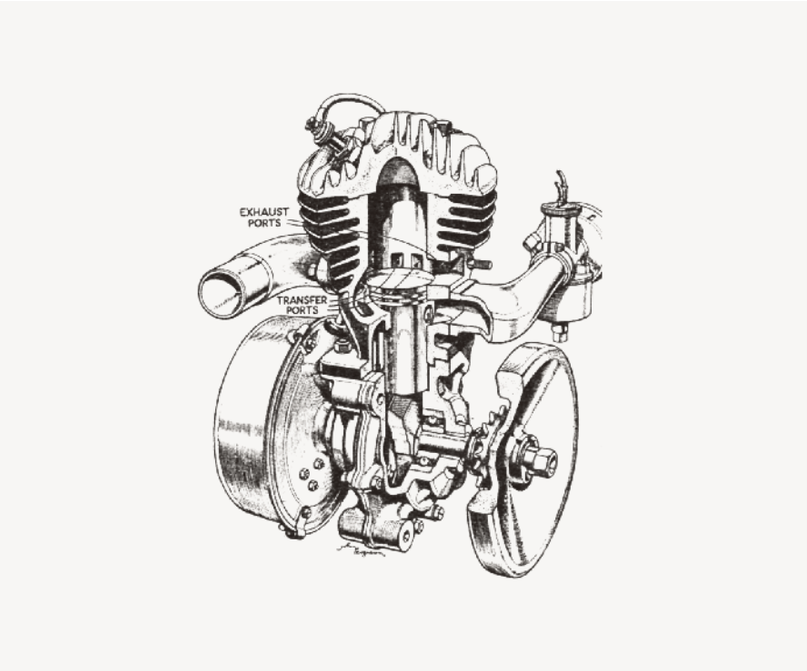
Die käuflichen Werkzeugmaschinen waren Winklhofer zu ungenau und so begann er 1898 mit dem Werkzeugmaschinenbau. Der umtriebige Unternehmer Winklhofer begann bereits 1899 mit der Serienproduktion von Fräsmaschinen. Schon 1900 ist Wanderer ein bedeutender Fahrradhersteller mit eigenen Patenten. 1902 wechselt Winklhofer vom Vorstand in den Aufsichtsrat der AG und blieb dort bis 1929.

Wanderer 1,5 PS 1908-1910

Sein Nachfolger wurde Richard Stuhlmacher sen. (*1869), welcher die technische Leitung übernahm. 1934 wurde er ehrenhalber zum Dr. h.c. ernannt und ging 1936 als Vorstand bei Wanderer in den Ruhestand. Sein Sohn Johann Richard Stuhlmacher wurde bei der Auto-Union bzw. bei Wanderer bereits 1937 Vorstand (vgl. DKW, Kapitel Wanderer).

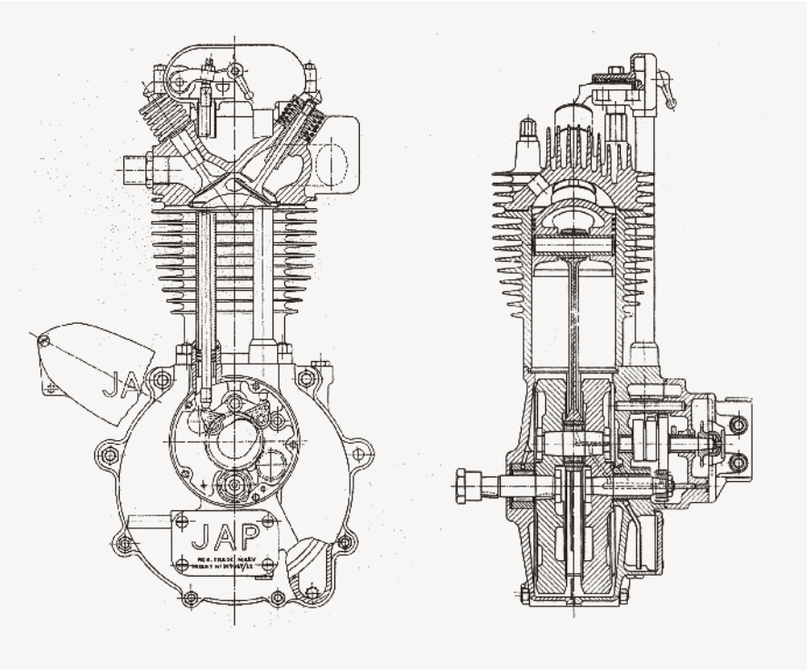
1902 begann bei den Wanderer-Werken die weitere neue Sparte mit dem Motorradbau. Das erste Wanderer-Motorrad hatte keinen Fahrradrahmen aus der Serie, sondern einen eigenen Rahmen und einen eigenen und selbstkonstruierten Einzylindermotor. Auf diesem Motorengehäuse war das Wanderer-Logo noch nicht, wohl aber ab 1903. Diese Motoren ähnelten stark an die F.N.-Motoren (vgl. F.N.), die in dieser Zeit hervorragend waren. Auch wurde ein Vierzylinder analog dem 1905 entstandenen F.N.-Motor als Prototyp hergestellt (vgl. Pierce im Kapitel Henderson), der aber bei Wanderer im Prototypenstadium stecken blieb. Die F.N.-Motoren waren in der Pionierzeit hervorragend und bis 1924 orientierte sich Wanderer an F.N. mit ihren technischen Raffinessen. Der VW-Konzern, als Nachfolger der Auto-Union mit der Marke Wanderer, äußert sich in seinen Publikationen bezüglich F.N. nicht dazu.

Nun war Wanderer mit der Fahrradproduktion, mit dem Werkzeugmaschinenbau und mit der 1903/1904 begonnenen Schreibmaschinen-Herstellung mit der Marke „Continental" breit aufgestellt und kein „Einbeiniger", wie die meisten Motorrad-Pioniere. In dieser Zeit wurde eine weitere Sparte angestrebt. So begann 1905 der Automobilbau bei Wanderer mit einem Prototyp. 1907 entstand der erste Vierzylinder-Automotor und 1913 begann die serienmäßige Wanderer-Automobilproduktion mit dem Typ W 1. Wie die Neander-Fahrmaschinen aus den 1930er Jahren hatte der W 1 zwei Sitze hintereinander. Angetrieben wurde er mit einem Vierzylinder mit 1.147 cm³ Hubraum

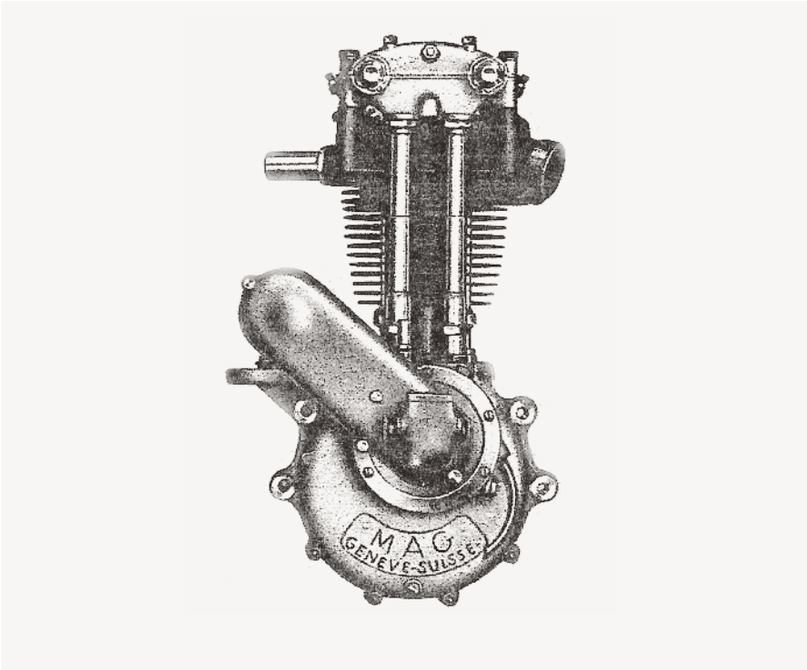


Villiers – der Zweitakt-Spezialist aus GB

Fichtel & Sachs – Basis der Breitenmotorisierung ab 1930



J.A.P – der Viertakt-Klassiker aus GB …



… und M.A.G. sein Konkurrent aus Genf, beides 500 ccm OHV

Einbaumotorenhersteller

Die Motorradproduzenten werden grundsätzlich in zwei unterschiedlichen Kategorien unterschieden: Motorradhersteller, die ihre Motoren und Rahmen selbst bauen, wie viele kleine Hersteller mit zumeist eigenen Zweitaktern nach dem Ersten Weltkrieg, oder die bekannteren Marken, wie beispielsweise BMW, DKW, NSU und Zündapp.

Konfektionäre sind Hersteller, die Motoren anderer Hersteller einbauen und den Rahmen zumeist selbst herstellen. Auch heute sind im PKW-Bau fremdproduzierte Teile selbstverständlich: zum Beispiel das Getriebe von ZF, das Schiebedach von Webasto, die Elektrik und Einspritzung von Bosch, die Räder von Kronprinz, das Radio von Blaupunkt oder die Sitze von Recaro.

Die meisten Motorradhersteller waren von Anfang an sogenannte Konfektionäre. Das heißt: Motorradhersteller, die meistens und im Wesentlichen ihren Rahmen herstellten, jedoch die anderen Teile, insbesondere die Motoren und Getriebe, von anderen Firmen fremdbezogen. Daher gab es relativ viele Einbaumotorenhersteller (vgl. Kapitel Einbaumotoren und Kapitel Fahrgestellproduzenten).

Nach dem Ersten Weltkrieg gab es eine Flut von Zweitakt-Motorradherstellern, die meinten, mit dem Zweitakter einen konstruktiv einfachen Motor herzustellen. Fast alle hatten sich getäuscht, denn die Zweitakter sind, entgegen der bis heute sich in den Köpfen festgesetzten Vorurteilen, komplizierte Konstruktionen mit Tücken und Chancen, insbesondere im Auspuffbereich. Die meisten Zweitakt-Motorradhersteller in den 1920er-Jahren verschwanden aufgrund der Hyperinflation 1923 schnell vom Markt.

Kleinere ausländische Einbau-Motoren-Hersteller, wie Blackburne oder Bradshaw, wurden bei deutschen Konfektionären auch eingebaut, aber die großen Hersteller J.A.P., M.A.G. und Villiers waren in Deutschland die führenden Einbaumotorenhersteller. Mit der Machtübernahme der Nazis am 30.01.1933 hat sich binnen kurzer Zeit der deutsche Motoradmarkt dramatisch verändert: Devisenbewirtschaftung und Importverbote ausländischer Industrieprodukte machten den Import von ausländischen Einbaumotoren praktisch unmöglich. Nur noch mit Ausnahmegenehmigungen konnten ausländische Motorräder vereinzelt, zumeist im Wege des Tauschgeschäftes, importiert werden. Hiesige Konfektionäre mussten sich auf deutsche Einbaumotoren umstellen. Nach 1933 lösten im Wesentlichen Bark, ILO und Sachs bei den Zwei-Taktern und Bark, Columbus, M.A.G.-Lizenz-Motoren und Küchen bei den Vier-Taktern die Importe ab.

Ein Grund für die heute nur noch sehr selten existierenden Motorrädern mit deutschen Viertaktmotoren aus der Zeit von 1933 bis 1939 war einerseits der zweifelhafte Ruf deutscher Viertakt-Einbaumotoren und andererseits war es dem Zweiten Weltkrieg geschuldet:

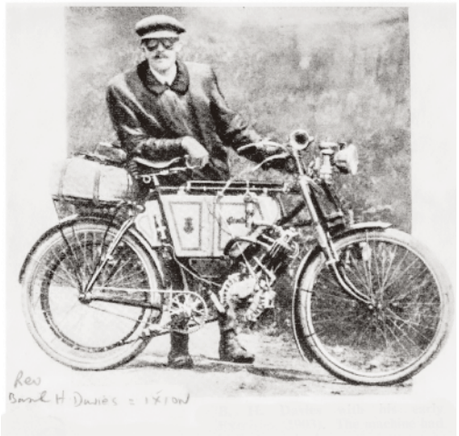
Motorräder mit ausländischen Motoren wurden wegen der fehlenden Ersatzteile nicht eingezogen und die modernen deutschen wurden dagegen „verheizt“. Die alten 1920er-Jahre-Motorräder aus deutscher Produktion waren für den verbrecherischen Angriffskrieg der Nazis 1939 schon zu alt.

Hier sollen für die Konfektionäre die gängigen und wichtigsten Einbau-Motorenhersteller der 1920er- und 1930er-Jahre kurz vorgestellt werden, um Wiederholungen bei der einzelnen Markenvorstellung zu vermeiden.

... die letzte Seite

RS

Frei nach den Gedanken von „Ixion“,
der Ikone unter den englischen Motorjournalisten,
Pseudonym des Pfarrers Basil Henry Davies, B.A.
1879 bis 1961
aus seinem Buch „Cavalcade of Motorcycles“.



Die Leidenschaft für historische Motorräder gründet sich auf:

- Die Urlust des Menschen immer mal wieder aus dem Alltag auszubrechen, die Freiheit in der Natur zu genießen und fremde Gegenden zu erkunden.
- Das direkte Erlebnis der Kombination Zweirad mit Motorantrieb – der Traum der Pioniere im späten 19. Jahrhundert als Analogie zum Reitpferd.
- Die Freude am handwerklichen Arbeiten an Maschinen mit überschaubarer Technik und interessanter Geschichte.
- Die Möglichkeit andere Menschen unbelastet von gesellschaftlichen Zwängen zu erleben und Freundschaften zu entwickeln.

... mögen diese Werte auch
für die Nachfahren erhalten bleiben