Berliner Volks Zeitung
Nr 552 [illegible] Jahrgang

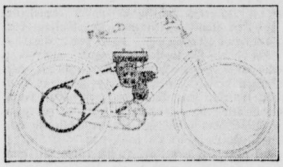
Morgen-Ausgabe
Dienstag, 23 November 1926

-Illustrierte Sport-Zeitung-

40 Jahre Motorrad

Das „Auto des Mannes mit dem kleinen Portemonnaie" – Nur 75 Pfund schwer – Etwas aus der Entwicklungsgeschichte

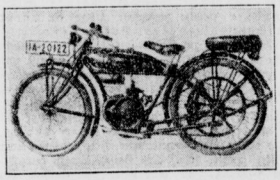
Man hält wohl allgemein das „Auto des kleinen Mannes" für ein Kind der Neuzeit. Das ist aber durchaus nicht richtig; denn wir feiern am 22. November die 40jährige Wiederkehr des Tages, an welchem im Jahre 1886 zum ersten Male Gottfried Daimler, der Begründer der Daimler-Werke, in Cannstatt seinen Mitbürgern ein Fahrrad vorführte, das nicht von Menschenkraft be-



Ruppe-Fahrradmotor,
Magnetseite

wegt wurde. Der Antrieb wurde von einem ganz neuartigen Motor bewirkt, der ganz unverhältnismäßig klein war, aber Tourenzahlen machte, an deren Zulässigkeit und Möglichkeit man vorher gar nicht entfernt dachte, weil so große Kräfte in einem so kleinen Motor Beanspruchungen und Konstruktionsschwierigkeiten hervorriefen, die mit dem vorhandenen Material gar nicht bewältigt werden konnten. Der Mann, der diese geniale Tat vollbrachte, ist kein anderer als Wilhelm Maybach, der dann später diese Motoren in vortrefflichster Weise ausbaute und noch heute als Konstrukteur zum Beispiel seiner Luftschiffmotoren und Autos stets mit eigenen neuen Gedanken vor die Welt tritt. Es muß an dieser Stelle ausgesprochen werden, daß wir der Erfindung dieses Mannes nicht zum geringsten Teil das lenkbare Luftschiff und das Flugzeug verdanken. Denn, auch das ist nicht genügend bekannt, die Zeit war damals schon so weit, daß man nur einen im Verhältnis zu seiner Leistung sehr leichten Motor brauchte, um das Luftschiff lenkbar zu machen. Bereits 1883 hatte Krebs in Paris ein Luftschiff vorgeführt, das, mit Dampfkessel und Dampfmaschine versehen, auf kurzer Strecke die Lenkbarkeit bewies.

Der in das erste Motorrad eingebaute Motor war einzylindrig und mit Glührohr versehen; wie noch bei den heutigen Konstruktionen, war er tief zwischen die Räder eingebaut. Von dem Motorrad wurde es aber bald still, weil man seine ganze Kraft, und das war natürlich, der Anpassung des neuen Kraftmittels an den Wagen, also das Auto, anpaßte. So vergingen etwa 15 Jahre bis wirklich brauchbare Maschinen auf dem Markt erschienen, nachdem man die Glührohrzündung durch die damals neue Batteriezündung, welche ja jetzt



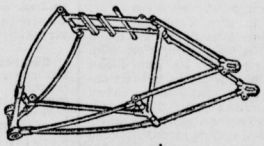
wieder eine fröhliche Auferstehung feiert, ersetzte. Neckarsulm, Wanderer und Adler waren die hauptsächlichen Pioniere. Bald erschienen, im Anfang dieses Jahrhunderts, Spritzvergafer, und Magnetzündung, wie auch die Steuerung des Einlaßventils und eine Federung der Vordergabel auf dem Plan, und so war das heutige Motorrad in seinen wesentlichen Teilen bereits damals geschaffen. Schon 1904 hatte Neckarsulm einen V-förmigen Zweizylindermotor. — Welche Entwicklung hat nun das Motorrad weiterhin genommen? Es ist so recht das Auto des Mannes mit dem kleinen Portemonnaie und wird es noch weit mehr sein, wenn sich erst die Verhältnisse bessern. Es ist ein Sportgerät, aber ebenso auch ein Arbeitsgerät, das bei den großen Entfernungen der Großstadt wichtige Funktionen erfüllt. In Deutschland, wo sich die Motorradindustrie weit mehr wie anderwärts entwickelt hat, stehen auch die Erzeugnisse auf einer hohen Stufe. Insbesondere ist das der Fall bei schwachen und mittelstarken Rädern, welche von dem wenig kapitalkräftigen Publikum besonders bevorzugt werden. Sie sollen daher im folgenden auch vorzugsweise behandelt werden. Wer ganz wenig Geld hat, wird sich in sein Fahrrad einen Hilfsmotor einbauen. Einen solchen neuester Konstruktion, wie er bereits auf der Leipziger Messe vorgeführt wurde, zeigt die Abbildung. Derartige Einbauten haben im allgemeinen keinen guten Ruf, weil das Fahrrad in kurzer Zeit zerfällt wird, der Ruppemotor läuft aber so erschütterungsfrei und ist so leicht — er wiegt einschließlich Zubehör nur 8½ Kilogramm —, daß man diese Bedenken nicht zu haben braucht. Die große Einfachheit des Zweitaktmotors mit seinen wenigen beweglichen Teilen, die durchweg auf Kugeln gelagert sind, verbürgt in Verbindung mit einer robusten Konstruktion, gutem Material und Präzisionsarbeit für eine lange Lebensdauer. Der Schwungradmagnet ist völlig eingekapselt, der Vergaser schwimmerlos, beide patentiert. Der ½ pferdige Motor verbraucht auf etwa 65 Kilometer nur 1 Liter Brennstoff, pro Kilometer also für 0,6 Pfennig. Neu ist eine Lamellenkupplung, die in der Riemenscheibe des Motors eingebaut ist und durch eine schwenkbare Schutzklappe betätigt wird.

Zu den ganz billigen und leichten, aber gut durchkonstruierten Motorrädern rechnet das steuer- und führerschonfreie Stock-Kleinrad. Neukonstruiert ist bei ihm die Gabel mit eleganter Sportlenkstange und der Einbau von Fußbrettern mit Doppelübersetzung. Auch bei Ueberlandfahrten hat es sich bewährt. — Teurer als dieses Rad ist Zündapp K. 249, welches aber in seiner Preislage und bei seiner Leistungsfähigkeit den Verhältnissen des großen Publikums angemessen ist. Es hat ein Dreigangsgetriebe mit Kork-

Stork-Motor
im Schnitt

lamellenkupplung, Leerlauf, Kickstarter und Stoßfänger. Der Rahmen besteht ganz aus Stahl, die Vordergabel ist verstärkt und nach dem sogenannten Parallelprogrammtyp abgefedert. Der Brennstoffbehälter, nach hinten abgeschrägt, faßt etwa 6½ Liter. Die beiden Bremsen sind voneinander unabhängig, von ihnen wirkt die Handbremse auf die Vorderradfelge und die Fußbremse auf die Hinterradnabe. — Vollständig aus Duralumin hergestellt ist das Neander-Motorrad; es ist eine absolute Neuheit mit einem Gesamtgewicht von nur 75 Pfund. In Ermangelung einer Garage läßt es sich also bequem auch Treppen hinauf transportieren. Es ist etwa kein Paradestück, sondern wird auch als Rennmaschine ausgeführt, von denen eine bereits ein volles Jahr in Betrieb ist. Es wird sicherlich viele Leser interessieren, daß ein Herrenfahrrad aus Duralumin nur 19 Pfund wiegt.

Das D.K.W.-Sportrad Modell 1926 hat geschützte Turboventilatorkühlung, so daß der Motor auch bei starker Belastung mit zwei Personen nicht heiß wird. Die Gabelfederung ist eine Pendelfederung mit zwei parallel zueinander geführten Druck- und Ausgleichsfedern. Besonders bemerkenswert ist die Ballonbereifung, welche sich ja jetzt auch bei den Motorrädern einzuführen beginnt. Der



Doppelrohrrahmen
der Victoria K. R. VI

Tank kann mit einem Handgriff geöffnet und geschlossen werden. Der Tank reicht für 300 Kilometer Fahrt aus, unter Zugrundelegung einer maximalen Geschwindigkeit von 70 Kilometern. Der Motor ist 4 pferdig. Auch Neckarsulm hat ein Sportmodell herausgebracht mit 250 Kubikzentimetern. Der Viertaktgetriebemotor hat 63-Millimeter-Bohrung bei 80-Millimeter-Hub. Die Ventile hängen im Zylinderkopf. Das Oel wird nach dem Umlaufprinzip durch die Oelregulierung hindurch gegen die rotierenden Schwungscheiben gepumpt. Eine Neukonstruktion ist auch das Triumph-Knirps-Motorrad. Auch dieser Motor hat 250 Kubikzentimeter Inhalt und verbraucht auf 100 Kilometer etwa 3 Liter Brennstoff. Zwei Auspuffrohre sorgen für restlose Abführung der Auspuffgase. Dreigangetriebe mit Leerlauf und Starter ist vorhanden. Die Kraftübertragung geschieht durch Rollenketten.

Alle die bisher genannten Motorräder sind leichte und mittelschwere Modelle in einer Preislage, die sich etwa zwischen 450 und 850 Mark bewegt. Räder also, welche keine Paradeleistungen geben, aber doch für Gebrauch und Sport völlig ausreichend sind. Im nun auch ein größeres und schwereres, modernes Rad den Lesern vorzuführen, sei noch das Viktoria-K.R.-VI-Rad genannt, dessen Motoren eine Bremsleistung von 18 PS aufweisen. Der Motor hat zwei gegenläufig in der Fahrtrichtung angeordnete Zylinder mit hängenden, von oben gesteuerten Ventilen. Besonders interessant ist der neue Rahmen, bei dem nur Rohre von rundem Profil verwendet sind. Die Form ist nach hinten schräg abfallend. Der Radstand ist gegenüber früheren Modellen etwas verkürzt worden.

Dipl.-Ing. **Dr. Hannach**

Rademacher und Frölich

Berlins Schwimmsport nach einer schweren Niederlage

Es wäre wirklich von großem Nutzen gewesen, wenn der Herr Oberbürgermeister von Berlin selbst am Sonntag im Stadtbad Wedding gesessen hätte und die Niederlage des reichshauptstädtischen Schwimmsports mit angesehen hätte. Vielleicht würden doch einige Bäder eher gebaut werden. Es war in der Tat sehr deprimierend, was man zu sehen bekam. Zwar: Deutschlands Elteschwimmer Rademacher und Frölich gaben dem Gefallenen-Schwimmfest des S.S.C. 89 den Hauptreiz, aber überall waren sie doch schließlich nicht dabei, aber fast überall blieb Berlins Schwimmerei auf der Strecke!

Die Große Berliner Brustfaffel, das Hauptereignis des ersten Tages, wurde eine Beute von Poseidon-Dresden, Berliner Schwimmklub folgte an zweiter Stelle, Hellas-Berlin wurde disqualifiziert. Berlins große Hoffnung, Feistl, hatte diesmal auch kein Glück. Im 200-Meter-Schwimmen war ihm Gubener (Magdeburg 96) ganz glatt überlegen, mehr als 7 Sekunden trennten die beiden im Ziel. Das erstklassige Senior-Brustschwimmen konnte der Eimsbütteler Haferkorn in 1.23,2 gegen den Dresdener Goettsch an sich bringen. Bei den deutschen Junioren zeigte sich eine kommende Größe: der erst 19jährige Magdeburger Schumburg schwamm die Strecke in 1,09, 0,4 Sekunden besser als Märmecke (Eimsbüttel). Die Wasserballzwischenrunde ergab einen überlegenen 16:2-Sieg Hellas-Magdeburg über Vereinigte Wasserfreunde 09, während Poseidon-Dresden dem S.V. Weißensee 96 mit 4:5 Toren erlag.

Hochbetrieb herrschte am zweiten Tage. Dicht umlagerte das Publikum den viel zu engen und ungenügend warmen Raum. Mit einem irregulären Resultat schloß die Hauptkonkurrenz, die Große Berliner Freistilstaffel. Hellas-Magdeburg, für die Rademacher und Frölich den Sieg herausgeholt hatten, wurden wegen Nichtberührens eines Wendegriffs distanziert. So kam der S.S.C. zu einem unbuliziem Erfolg. Ein Dresdener wieder, Meißner, holte sich das 200-Meter-Junior-Brustschwimmen, während im 1. Rückenschwimmen Trentschel (Stern-Leipzig) in Abwesenheit von Boddin (Breslau) allein über die Bahn ging.

International gesehen, noch mäßig sind unsere Freistilleistungen. Heitmann (Magdeburg 96) gebrauchte 1.04,7, Kunze (Leipzig) sogar 1.08. Poseidon-Dresden wurde wiederum Sieger in der Junior-Lagen-Freistilstaffel 4 mal 100 Meter, während die 1. Lagenstaffel 4 mal 100 Meter der mit Rademacher und Frölich antretenden Hellas nicht zu nehmen war. Der junge Schumburg gewann diesmal wieder sein Rennen, 100-Meter-Junior-Rücken, während die 2. Senior-Schnellstaffel dem Halberstädter S.V. Sport zufiel. Einen erbitterten Kampf lieferten sich Feistl und Neipel (Magdeburg) über 500 Meter, der Gast gewann ganz sicher. Das erwartete Resultat des Wasserballspiels war: Hellas (Magdeburg)—Weißensee 96 12:2 (8:1). Rademacher war der beste Mann bei den Siegern, während die Weißenseer oft recht unfair verfuhren, so daß es Herausstellungen die Menge gab. Im Kunstspringen trat Luber, der über Trainingsmangel klagte, nicht an. Das Ende war sehr knapp, mit 2/10 Punkten Differenz gewann Kohlitz (Poseidon-Dresden) gegen Riepschläger (Leipz). Einen neuen 3 mal 100-Meter Freistilrekord stellten Heitmann—Neipel—Gubener mit 3.13,2 auf.

Die holländischen Hockyspieler in Köln. Nach dem Düsseldorfer Gastspiel vom Sonnabend trat die Hockeymannschaft des Amsterdamer Hockey- und Bandyclub am Sonntag gegen den Club Rot-Weiß in Köln zum Wettkampfe an. Der Sturm arbeitete bedeutend besser, dafür versagte aber die Verteidigung der Holländer, die einige Durchbrüche der Kölner nicht verhindern konnte. Bis zum Seitenwechsel, bei dem das Ergebnis 3:3 stand, waren die Chancen ziemlich gleichmäßig verteilt, dann erlangten die Rheinländer jedoch die Oberhand, drängten in der letzten halben Stunde sehr stark und konnten mit 4:3 einen verdienten Sieg erringen.

Masch in Cannes. Das alljährliche Professional-Tennisturnier in Cannes nimmt in diesem Jahre am 13. Dezember seinen Anfang. Der deutsche Meister der Berufsspieler, Nauroc Masch, hat bei dieser Veranstaltung erneut Gelegenheit, sein Können gegen so hervorragende Tennistrainer wie Karl Koseluh, Albert Burke, Plaa, Page, Negro, Randall usw. unter Beweis zu stellen.

W. Hauser – Champion der Hindernisreiter

A. v. Borcke an der Spitze der Herrenreiter

Einer der schwierigsten und gefahrvollsten Berufe ist unstreitig der eines Hindernisreiters. Wer ihn richtig ausübt, muß ein ganzer Mann im Sattel sein, muß das Herz auf dem rechten Fleck haben, wobei etwas Draufgängerblut in den Adern nicht fehlen darf.

Aus solchem Holz sind sowohl W. Hauser als auch M. Oertel geschnitzt, die in diesem Jahre das Championat unter sich ausmachten. W. Hauser hatte sich bereits in Ungarn einen Namen gemacht, ehe er nach Deutschland kam. Nach versprechendem Beginn im Vorjahre konnte er diesmal mit 41 Siegen bei 171 Ritten das Championat erringen. Mit zäher Energie nutzte er jede ihm gebotene Chance aus. Seine Reitweise erscheint immer elegant, obwohl er ein Pferd auch anzufassen versteht. An wertvollen Rennen gewann er mit Abenteurer den Mannheimer Herbst-Preis und mit Labrador das Große Berliner Hürdenrennen. Ein Schlüsselbeinbruch setzte ihn leider vor Schluß der Rennzeit außer Gefecht, so daß es Oertel beinahe noch im letzten Moment gelungen wäre, ihm das Championat zu entreißen. Martin Oertel war wieder der populärste deutsche Hindernissocke. Sein steter Siegeswille wurde vom Publikum voll anerkannt, wiewohl seine Gewohnheit, aus geschlagenen Pferden noch das Letzte herauszuholen, bei interessierten Trainern und Besitzern oftmals auf nicht unberechtigten Widerstand stieß. An den letzten Renntagen ritt Oertel mit ausgesprochenem Pech. Auch seine beiden Siege am letzten Tage der deutschen Galopprennsaison genügten nicht ganz, um das Championat, das er vier Jahre lang, von 1921 bis 1925 innehatte, zu retten. Es reichte nur zu 40 Erfolgen bei 172 Ritten. Wie in jedem Jahre verstand es H. Kukulies auch diesmal, sich in der Spitzengruppe zu behaupten. Der tüchtige Inländersocke ritt in 123 Rennen 27 Sieger. Die bedeutendsten Erfolge fielen ihm mit dem jungen Klassesteepler König Lear zu, den er sechsmal hintereinander als Ersten durchs Ziel brachte. In einigem Abstand folgt in der Liste K. Edler, der sich dem Trainerberuf zugewandt hat, mit 20 Siegesritten. Als Champion des Westens kann man H. Hartmannshenn bezeichnen, der 18 Ritte, zumeist auf den Kartellbahnen des Westens, zu Erfolgen gestaltete. Weit in den Vordergrund geschoben hat sich mit 17 Siegen A. Leue, aber auch A. Kränzlein und der talentierte Lehrling W. Wolff schnitten mit der gleichen Anzahl gewonnener Rennen nicht schlecht ab. Bis auf 10 Siege und mehr brachte es sodann noch: J. Maté (16), E. Mannchen (15), Walter Heuer (15), W. Franzke (14), F. Gerber (14), H. Bismark (14), H. Weber (14), E. Mäßig (13), R. Dersching (13), G. Moritz (12), H. Müschen (12), A. Stolpe (11), E. Eichhorn (11), F. Heidemann (11), K. Thiel (10), E. Grobauer (10), O. Möller (10).

Bei den Herrenreitern ist es dem verhältnismäßig jungen Herrn A. v. Borcke gelungen, beim Kampf um das Championat die Spitze zu behaupten. Von 118 Ritten konnte er 29 zu Erfolgen gestalten. Der vorjährige Champion Oberleutnant v. Metzsch war ihm stets dicht auf den Fersen und kehrte bei 125 Ritten 27 mal als Sieger zur Wage zurück. Den dritten Platz hatte der erst in diesem Jahre mehr in den Vordergrund getretene Herr W. Schnitzer mit 25 Siegen immer sicher. Herr G. v. Lewinski brachte es auf 18 Siege. Ihn ereilte das Pech, im Sommer schwer zu stürzen. Auch Herr L. Staudinger mußte in der letzten Zeit feiern, er schloß die Saison mit 13 Erfolgen ab. Von den Offizieren der Reichswehr war neben Oberleutnant v. Metzsch der durch seine Ritte auf dem allen Raubritter besonders bekannt gewordene Oberleutnant Jay der erfolgreichste. Seine 10 Siegesritte sind das beste Zeugnis für das vorhandene starke Talent. Mit Leutnant v. Horn folgt ein weiterer aktiver Offizier, der zum Nachwuchs der Herrenreiter zählt. Seine 9 Siege sind für den Anfang der Rennreiterlaufbahn recht versprechend. Ebenso viele Erfolge trug Herr A. v. Schmidt davon, der sich zumeist im Osten des Reiches betätigte. Zur alten Garde gehört Herr v. Keller, der bei seinen 6 Siegesritten immer wieder den Klassereiter verriet. Herr P. Gilde und Herr G. Freese brachten es ebenfalls auf 6 Erfolge.

Im Eishockeykampf München—Nürnberg auf der Kunsteisbahn in München behielt der S. C. Riessersee mit 5:1 (2:0) über die Nürnberger Hockey-Gesellschaft die Oberhand.

Die Deutsche Radfahrer-Union beruft ihre fällige Hauptversammlung für den 8. und 9. Januar nach Hannover ein. Die Vereinigung deutscher Radsportverbände hat als Termin für ihre Jahrestagung den 30. Januar gewählt und als Tagungsort Mainz.

Nationaler Boxkampf in Stettin. In dem vom Stettiner Boxkind veranstalteten Nationalen Boxkampf blieb im Leichtgewicht der Kampf zwischen Altner (Teutonia-Berlin) und Ruppel (Stettin) unentschieden. Im Halbschwergewicht konnte Paulig (Teutonia-Berlin) seinen Gegner Spöckel (Stettin) nach Punkten schlagen. Im Schwergewicht wurde der Polizeimeister Schwetz (Berlin) von Jasper (Stettin) durch Magenschlag in der ersten Runde k. o. geschlagen. Jonschke (Teutonia-Berlin) besiegte im Bantamgewicht seinen Gegner Titel (Stettin) nach Punkten. Das zweite Treffen im Bantamgewicht zwischen Zeplin und Hundertmark (Berlin) endete unentschieden. Im Mittelgewicht konnte Polizeimeister Paus den Makabimann Buchbaum (Berlin) nach Punkten besiegen. Der Berliner Bantamgewichtsmeister Dyberta II wird von Salomon (Stettin) nach Punkten besiegt.