

Hierbei wurde die tatsächliche, höhere Motorleistung mit einer besonderen Formel umgerechnet. Dem technischen Fortschritt folgend, gingen bei moderneren Konstruktionen die errechnete und die technisch wirksame Leistung bald weit auseinander. Das Fahrzeug war mit einer starren Gabel ausgestattet, konnte aber gegen Aufpreis mit einer Teleskop- oder auch Kurzschwingengabel geliefert werden.



Viele interessante Details am Heeres-Modell sind zu erkennen

# „Wanderer“ – ein Chemnitzer „Rover“ | Teil 2

Text | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Gerd Firschke (1)

Der Entwicklung folgend, wurde ständig an der Modellpalette gearbeitet, am V-Motor gab es fast alljährlich 1 PS mehr an tatsächlicher Motorleistung, und dieser entwickelte sich mehr und mehr als Verkaufsschlager für die sportlichen Fahrer. Vor dem senkrechtstehenden Zylinder des „Urmodells“ wurde im Winkel von 45° ein zweiter hinzugefügt, und der erste V-Motor bei Wanderer mit 5 PS Motorleistung wurde im gleichen Jahr (1905) geboren. Weitere wesentliche Meilensteine in der Entwicklung der Motorrad-Produktion bei Wanderer sollen genannt werden. Beginnend im Jahre 1908: am Modell „Gebirgstyp“ 2,5 PS mit 324 cm<sup>3</sup> kam eine Federgabel zur Anwendung.

1911 kam erstmalig beim Typ 1,5 PS mit 202 cm<sup>3</sup> eine Hinterradfederung als Komfort dazu, heute würden wir zum angewandten Prinzip Cantileverfederung sagen. 1914 erfuhr das sv-gesteuerte Modell Typ 4 erhebliche Verbesserungen. Die Zylinder waren symmetrisch angeordnet; 4 PS Leistung wurden angegeben. Das Motorrad verfügte über ein Zweiganggetriebe in der Hinterradnabe. Der Motor wurde erstmalig mittels Kickstarter in Bewegung gesetzt; dieser befand sich links neben dem Hinterrad am Rahmen, und es wurde über eine kurze Kette zur Nabe das Rad gedreht und damit der Motor gestartet. Die Maschine verfügte über eine Doppelübersetzung.

Das Hub/Bohrungsverhältnis des langhubigen Motors mit einem halben Liter Hubraum betrug 76 zu 65 mm. Auf diesen Motorrädern war der Fahrer tatsächlich noch „Maschinist“, die Vielfalt bei der Bedienung der Hebel war ja fast eine Wissenschaft. Durchschnittsfahrer der heutigen „Elektronik-Monster“ würden so ein Gerät wohl nicht in Gang bringen und schon am eigentlich problemlosen „SR 1“ scheitern. Beim Schmiersystem des Motors spricht man, wie bei fast allen Verbrennungsmotoren dieser Zeit, von einer Verlustschmierung. Das bedeutet banal ausgedrückt, das durch den Motor gepumpte Öl wird nicht in einem Sumpf bzw. Tank gesammelt, sondern in die

„Landschaft“ geblasen. Der Motor verfügt über zwei Ölpumpen, die am Motor installiert sind, um das Öl in das Kurbelgehäuse zu fördern, da dies von der Kurbelwelle im Motor „verschleudert“ wird. Die zweite Pumpe ist die Handölpumpe, welche sich auf dem Öltank befindet, mittels dieser wird aus dem Ölreservoir das Öl in den Öltank nachgefüllt. Bei diesem Modell war bereits das Vorder- und Hinterrad gefedert. Die Hinterradfederung war im Prinzip eine Teleskopfederung. In den nach oben zum Rahmen, unter den Sattelbereich führenden Rohren des Rahmens im hinteren Nabenbereich, waren die Federungselemente integriert. An der Vorderradgabel, sehr gut zu erkennen, wurde die



Der sv-gesteuerte Motor aus 1918 mit 504 ccm Hubraum, 4,5 PS



Die Einzylinder, Typ 2,5 PS, von 1919 wurde von Manfred Firschke restauriert



Die 616 mit V-Motor wurde 1920 mit Kettenantrieb ausgeliefert

die Kundschaft. Das Modell war dem kleinen Nachkriegsmodell in Details des Fahrgestells sehr ähnlich. Mit 6 PS war die Maschine 1923 schon ein richtiger „Bomber“. Der langhubige Dreigang-Blockmotor mit zwei Ventilen war seitengesteuert; es konnten Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h erzielt werden. Der Antrieb zum Hinterrad erfolgte per Kette. Das Motorrad war mit großflächigen Trittbrettern und erstmalig als V-Motor mit einer Doppelrohrführung des Rahmens parallel zum Motor ausgestattet. Der Motor wurde von unten eingehängt. Die Schwinghebel-Vorderrad-Gabel wurde stabiler verstärkt. Auffällig war die veränderte Optik der Maschinen mit der gefälligeren Tankform.

Kurzschwinge montiert.

Die Maschine wurde in großen Stückzahlen verkauft, da sie für ihren hohen Qualitätsstandard bekannt wurde. Ein Zitat aus einer Wanderer-Werbung spiegelt das Marketingschaffen der damaligen Zeit wider: „Die Maschine erfüllt die höchsten Ansprüche in Bezug auf außerordentliche Bergleistungen und entwickelt eine so enorme Schnelligkeit, wie sie im Verkehr kaum anwendbar, aber für Sportzwecke manchmal erwünscht ist. Wir garantieren eine Geschwindigkeit von 85 km pro Stunde.“

Aber auch das Militär wurde darauf aufmerksam, und es wurde 1914 das spezielle „Heeresmodell 4 PS“ in feldgrauer Lackierung entwickelt. Neben den NSU-Maschinen war die Marke Wanderer im 1. Weltkrieg sehr häufig vertreten und hatte sich hier recht gut bewährt.

Kurz nach dem 1. Weltkrieg brachte man bei Wanderer 1919 als neuestes Modell eine Maschine mit stehendem, seitengesteuertem

Einzylinder-Block-Motor mit 327 cm<sup>3</sup> Hubraum bei einem Hub/Bohrungsverhältnis von 85 x 70 mit der Bezeichnung „Zweieinhalb-PS-Wanderer“ auf den Markt. Die tatsächliche Leistung betrug allerdings 3,5 PS bei 3.000 U/min. Das Fahrgestell verfügte über keine Radfederung mehr, dafür war der Fahrersattel mit einer wirksamen Federung versehen. Der Antrieb zum Hinterrad erfolgte auf Wunsch des Kunden wahlweise per Keilriemen bzw. per Kette. Die Maschine war erstmalig mit einem Dreiganggetriebe ausgestattet. Hier begann, ebenso beim „großen Schwestermodell“ 616, der Einsatz des modernisierten Rohrrahmens. Das vom oberen Zentralrohr nach unten führende Einzelrohr gabelte sich zu einer Doppelrohrführung rechts und links parallel in halber Höhe des Motors. Von da aus führten zwei Rohre bis zur Aufnahme der Nabe vom Hinterrad.

1920 kam die neue V-Motor Ma-

schine unter der Bezeichnung 616 (3,5-PS-W., Steuer PS) zur erfolgreichen Präsentation an



Die 616 (= Hubraum) aus dem Jahr 1923 wird noch heute im CC forsch bewegt



Sehr gut ist an dieser 616 die neue Rahmenkonstruktion zu erkennen



 **SOS KINDERDORF**

**Schenken Sie Kindern eine liebevolle Familie.**

SOS-Kinderdorf macht sich seit über 60 Jahren für Kinder und Jugendliche in Not stark. Helfen Sie mit!

**Jetzt Pate werden: [sos-kinderdorf.de](http://sos-kinderdorf.de)**