

Die seltene „Megola Sport“ ...

... befindet sich im Besitz von Bernd Olbrich in Großschönau



Ein sehr frühes Foto vom Meister Fritz Olbrich auf der Megola Serienausführung, welche er auch im Besitz hatte. Der aufmerksame Betrachter wird den Motor suchen. Da dieser z. Z. der Aufnahme instandgesetzt wurde, ist ein „Notrad“ montiert, ebenso ist am Hinterrad der Antrieb zur Lichtmaschine nicht montiert, aber die Hinterradfederung ist gut zu erkennen

Neben vielen interessanten Exponaten findet der Besucher des Motorrad-Veteranen und Technikmuseums von Großschönau das seltene Exemplar einer „Megola Sport“ in den Ausstellungsräumen. Die Maschine ist eine Leihgabe von Bernd Olbrich aus Großschönau, der diese vor fast 50 Jahren als Lehrling in das Leben zurückholte

und wieder zum Laufen brachte. Dieses Motorrad ist mit Sicherheit eine der bemerkenswertesten Fahrzeugkonstruktionen des frühen 20. Jahrhunderts. Die „Väter“ des skurrilen Gerätes waren die drei deutschen Ingenieure Hans Meixner, Fritz Gockerell und Hans Landgraf; sie gründeten 1921 die Firma Megola Motoren AG in München.

Die Anfangsbuchstaben ihrer Namen standen für ihr gemeinsames Produkt. Fritz Gockerell schrieb später seinen Namen mit „C“, er hatte bereits früher die „Pax“- und „Cockerell“-Motorräder entwickelt, ebenfalls mit Umlaufmotoren, allerdings als Dreizylinder konzipiert und im Hinterrad platziert. Breits 1920 bauten sie einen

5-Zylinder-Umlaufmotor als Prototyp, der aber noch im Hinterrad montiert war. 1922 wurden die uns heute bekannten Fahrzeuge als „Megola-Zweirad-Auto“ vorgestellt und für 2.500 Goldmark verkauft, 1923 kam die Sportversion auf den Markt. Bis 1925 wurden ca. 2.000 Megola-Maschinen produziert, bevor die Firma die Produktion einstellte, wobei die Stückzahl eher aus Werbegründen nach oben übertrieben wurde. Die Mehrheit der Motorräder wurde als Tourenmodell angeboten und nur eine kleinere Anzahl als das Sportmodell, nur ganz wenige Exemplare wurden in einer speziellen Rennversion entwickelt. Erfolgreichster Rennfahrer damit war der mehrfache Deutsche Meister Anton Bauhofer, der auf der Megola 1924 seinen 1. Meistertitel in Schleiz errang; sein gefahrener Renndurchschnitt betrug 82,7 km/h. Damit sicherte er den letzten großen Erfolg für das Werk, Bauhofer wurde auf der Megola beim Avusrennen 1923 mit 142 km/h gemessen. Außer ihm gehörten zur Werksmannschaft Josef Stelzer und Alberti Tomasi, auch der spätere Weltrekordler von BMW, Ernst Henne, muss hier Erwähnung als Megolafahrer finden.

Der fahrtwindgekühlte Viertakt-Fünfzylinder-Sternmotor im Vorderrad produziert mit seinen 636,8 ccm im Sportmodell bei 4.600 Umdrehungen der Kurbelwelle 14 PS. Diese Leistung reicht aus, um die Maschine auf über 110 km/h zu beschleunigen. Die Kraftübertragung befindet sich im ständigen Eingriff, es gibt also keine Kupplung und kein Schaltgetriebe (!!!), über ein Planetengetriebe wird die Kurbelwellendrehzahl 5:1 unteretzt. Übersetzungsveränderungen sind nur über den Komplettumbau des Vorderraddurchmessers zu realisieren, ergo musste im Rennsport bei Notwendigkeit das komplett gespeichte Rad mit Motor fertig zur Verfügung stehen! Links außen an der Vorderradgabel befindet sich der Bosch Zündmagnet, dieser erzeugt pro Radumdrehung 15 Zündfunken, die Zündspannung wird über Schleifkontakte zu den rotierenden Zylindern übertragen.

Die Megola Sport von rechts gesehen in ihrer gesamten imposanten Erscheinung, das Emblem am Tank ist noch das Original von 1923



Ebenfalls von der linken Seite erfolgt die Ölzufuhr für den Motor, eine sogenannte Verlostschmierung. Über eine Schnecke wird die Ölpumpe angetrieben und fördert das Öl durch die hohlgebohrte Kurbelwelle an die Lagerstellen. Am Öltank, dieser ist links an der Vorderradgabel montiert, ist die Handpumpe zur zusätzlichen Ölversorgung zu erkennen. Rechtsseitig ist unterhalb der Nabe der Vergaser montiert, die Benzinzufuhr erfolgt im Schwerkraftprinzip über den darüber liegenden Sammelbehälter. Dieser wird mittels einer Handpumpe aus dem im Rahmen liegenden Haupttank gespeist, indem mit der Handpumpe lediglich der Luftdruck im Tank erhöht wird um auf dem Kraftstoff ein Druckpolster zu erzeugen. Auf den Fotos sind deutlich Details des interessanten Motors zu erkennen, so die Zündkerzen und die einzelnen Auspuffrohre, aber auch auf der rechten Seite die Betätigungen der seitengesteuerten (sv) Ventile, zwei Ventile werden pro Zylinder über die darunter liegenden Nockenbahnen gesteuert. Die einzige Nockenscheibe verfügt über drei Nocken, damit werden die zehn Stößel betätigt. Das Motorgehäuse und die Zylinder drehen mit dem Rad in Fahrtrichtung, die Kurbelwelle allerdings entgegengesetzt. Zur Verzögerung der Maschine dient außer der Betätigung des Dekompressionshebels eine kombinierte Zweibackebremse im Hinterrad, kombiniert deshalb, weil sie über Innen- und Außenbacken verfügt. Der Rahmen der Megola ist ebenso außergewöhnlich wie eben auch der Motor. Er besteht aus selbsttragenden und geschwungenen Stahlblechteilen, deren Verbindungen vernietet sind. Auf dem Serienmodell saß der Fahrer wie auf einem bequemen Sessel, auf der Sportmaschine wurde bereits der gefederte Sattel angebracht, die Federung der Maschine, deren beide Räder mit gleichen Dimensionen von 28x3.00 ausgestattet sind, wird mittels einer Vierteiloptikblatfeder (5-lagig) am Vorderrad realisiert, am Tourenmodell wird auch am Hinterrad mittels zweier Halbelliptikblatfedern abgefedert.

Nun kann die Fahrt beginnen, der Kraftstoffhahn wird geöffnet, der Verstellhebel für den Zündzeitpunkt auf „spät“ gestellt, dann der Dekompressionshebel gezogen und der Startvorgang funktioniert über das erwähnte Dekompressionsventil. Die Wirkungsweise soll kurz erläutert werden: die Nocken der zweigeteilten Nockenscheibe werden gegeneinander

verschoben. Somit wird bewirkt, dass die Ventile offen stehen, es wird keine Kompression erzeugt, und der Motor kann frei und leicht in Schwung kommen und nach dem Schließen des Ventils die notwendige Kraft der Kolben im Zylinder zur Überwindung des oberen Totpunktes wirken kann. Es erfolgt die Zündung, der Arbeitstakt wird eingeleitet etc. Nun kann mit einem eingeschlossenen Schwung die Maschine angeschoben werden, der Gasdruck entweicht bei der Raddrehung zischelnd aus den Ventilen der einzelnen Zylinder, und das Ventil wird wieder geschlossen. Nun kann das angesaugte Gasluftgemisch komprimiert und gezündet werden, nach den ersten „patsch, patsch, patsch“-Verbrennungsgerauschen des Motors erfolgt der Sprung auf die Maschine, das Fahrerlebnis beginnt. Der Motor kann auch über das aufgebockte Vorderrad mit einem kräftigen Stiefeltritt in die Speichen gestartet werden, heute macht man das an den seltenen Exemplaren eher mit der Hand und Glacèhandschuh, indem man das Vorderrad in Fahrtrichtung anreißt. Noch sehr viel könnte über dieses technische Motorraddenkmal geschrieben werden, leider reicht der Platz dafür hier nicht aus, aber der neugierig gewordene Leser kann ja im Museum gern selbst vor der Maschine stehen und sein Wissen darüber erweitern. Ein Besuch im Museum lohnt immer, nicht nur wegen der Megola. In den neuen Räumen, da ein baldiger Umzug zwecks Erweiterung bevorsteht, wird die Präsentation der Exponate verbessert werden.

Museumsexponate haben stets eine eigene und interessante Geschichte, so auch unser heute vorgestelltes Exemplar. Erstbesitzer war der Großschönauer Fabrikant Dr. Rückert, dieser veräußerte sie an den Autoschlossermeister Fritz Olbrich. Jener wollte das Motorrad später weiter verkaufen. Es hatte Ende der 30er- noch keine 20 Jahre auf dem Buckel, als bei einer Probefahrt eines interessierten Käufers nach einem Sturz desselben einer der fünf Zylinder abbrach. Damit war fast das Ende der Maschine besiegelt. Sein Kommentar danach: „Die Maschine hat eine vorzügliche Straßenlage“ – sie lag ja defekt auf der Straße. Also wechselte die Maschine aufgrund des Schadens nicht den Besitz aus der Großschönauer Familie Olbrich, sie wurde abgestellt, und der angehende Autoschlosser Bernd begann 1961 mit der Restaurierung des Oldtimers. Bernd war der Sohn



Motor details, der Öltank mit Handpumpe und die Ölpumpe sowie der Zündmagnet sind gut zu erkennen

des Werkstattbesitzers Fritz Olbrich und unterdessen in der dritten Generation im Familienbetrieb tätig. Schwierigste Aufgabe war die Wiederherstellung des abgerissenen Zylinders. In der eigenen Werkstatt wurde der Graugusszylinder

unter Mithilfe von Vater Fritz geschweißt und auch selbst gehont. Nun konnten die Aluminiumkolben wieder über ihre Chrom-Nickelstahl-Pleuel in den Zylindern arbeiten. Die kugelgelagerte Kurbelwelle ist wie die Pleuel aus

74 Int. Einsiedler SUPERCROSS

27. & 28.11.2009

TICKETHOTLINE:
0371 - 380 38 380

Chemnitz Arena

www.supercross-chemnitz.de



Ein technisches Wunderwerk offenbart sich dem Betrachter beim Anblick des Motors, der Vergaser, die einzelnen Zylinder und auch die Führung der Zündkabel sind gut zu erkennen

Chrom-Nickelstahl gefertigt. Die Graugusszylinder sind auf das Aluminiumkurbelgehäuse mit Nabenfunktion aufgef lanscht. Der ange-

hende Autoschlosser zerlegte die Maschine komplett und restaurierte diese von Grund auf. Einige Blechteile hatten der Korrosion

nicht standhalten können, und er musste diese komplett nachfertigen. Das Aluminium der Trittbretter (besser Bleche) war „verblüht“ ein Exemplar konnte als Gussmodell aufgearbeitet werden, um Neuteile in Zittau gießen zu lassen. Beim Arbeiten am (Motor)Vorderad kippte dieses um, und der wertvolle Vergaser riss am Hals ab. Hier kam Kollege Zufall zur Hilfe, in der Berufsschule stand ein uraltes Lehrmodell, und genau an diesem befand sich der seltene Vergaser, der Herr Lehrer hatte Verständnis mit der Bastelleidenschaft seines Schülers. Bernd durfte diesen unter der Maßgabe, den defekten Vergaser als Anschauungsmodell aufzubereiten, austauschen. Natürlich wurde auch selbst lackiert. Der heranreifende Autoschlosser hatte dabei eine so glückliche Hand, dass Experten heute meinen, es sei noch der Originallack. Viele Details wären noch zu schildern, unter Anleitung von Vater Fritz wurden sogar die zu erneuernden Zündkabel selbst gefertigt, indem aus den handelsüblichen Zündkabeln der DDR-Produktion die Seelen nach Erwärmung herausgezogen wurden und danach massiver Kupferdraht eingeführt wurde.

Seit 1992 erfreut die Rarität die Besucher als eine Leihgabe im Museum. Es gibt nur noch sehr wenige dieser raren Exoten, aber auch schon Replicas. In die USA wurde evtl. eine der letzten existierenden Rennmaschinen nach den Kriegswirren „deportiert“. Die Bauhofmaschine steht im Zweiradmuseum von Neckarsulm, eine dritte hat Karl

Reese aus Originalteilen und Nachbauten komplettiert für die Umwelt erhalten. Die Anzahl der noch existierenden Tourenmodelle dürfte einstellig sein, und von der Sportausführung wird von noch drei existierenden Exemplaren gesprochen. Experte Michael Heisse schätzte in den 70er-Jahren in beiden deutschen Staaten einen Bestand von zehn Stück insgesamt. Preisvorstellungen sind nicht bekannt, denn die noch vorhandenen Maschinen dürften wohl nicht verkäuflich sein.

Eine abschließende Bemerkung sei gestattet, bei derartigen Exoten, über die es relativ wenig Veröffentlichungen gibt, ist es sehr schwierig, korrekt über unterschiedliche Leistungsangaben zu berichten. Beim vorliegenden Exponat ist es ebenso. Technische Schilderungen sehr namhafter Fachautoren gehen weit auseinander und sind zum Teil auch fachlich sehr widersprüchlich, damit müssen wir leben und versuchen, das Beste daraus zu machen.

Im nächsten Heft wird eine Triumph GB-Eigenbaumaschine von Bernd Olbrich vorgestellt.

Die Supermoto 990

Die Zauberformel, warum unsere Bikes so viel Spaß machen, ist kein Geheimnis. Nur setzt sie niemand auch nur annähernd so konsequent um wie KTM mit der neuen 990 Supermoto. Der LC8-Motor baut extrem kompakt und ist mit nur 58 kg der leichteste Twin in der 1000er-Klasse. Auch der stabile Chrom-Molybdän-Rahmen ist mit nur 11 kg ein echtes Leichtgewicht. Der kurze Radstand von 1.510 mm sorgt gemeinsam mit dem radikalen Steuerkopfwinkel von 64,6° für extrem sportliches Fahrfeeling. Das fein abgestimmte WP Fahrwerk überzeugt auf der Kartstrecke genauso wie auf der Autobahn.

Mit einem Wort: Die KTM 990 Supermoto fühlt sich so leicht an wie ein Einzylinder und geht ab wie der Teufel.



**Kommen Sie zu uns!
Wir beraten Sie gern!**

MRZ
motorrad & roller zentrale

Paul-Gerhardt-Straße 12
01309 Dresden

Telefon (03 51) 3 36 00 16
Telefax (03 51) 3 36 00 17

www.mrz-ktm.de · info@mrz-ktm.de

KTM
SPORTMOTORCYCLES

Technische Angaben

Tourenmodell:

Hubraum:	636,8 cm ³
Hub:	60 mm
Bohrung:	52 mm
Leistung max.:	10 PS
Drehzahl max.:	3.600 U/min.
Höchstgeschwindigkeit:	85 km/h
Verbrauch:	2,5 l
Gewicht:	150 kg
Radstand:	1.650 mm
Bereifung:	28 x 3.00

Sportmaschine:

Hubraum:	636,8 cm ³
Hub:	60 mm
Bohrung:	52 mm
Leistung max.:	14 PS
Drehzahl max.:	4.300 U/min.
Höchstgeschwindigkeit:	110 km/h
Verbrauch:	
Gewicht:	116 kg
Radstand:	1.440 mm
Bereifung:	28 x 3.00

Rennausführung:

Hubraum:	636,8 cm ³
Hub:	60 mm
Bohrung:	52 mm
Leistung max.:	???
Drehzahl max.:	???
Höchstgeschwindigkeit:	142 km/h
Verbrauch:	
Gewicht:	110 kg
Radstand:	1.470 mm
Bereifung:	28 x 3.00