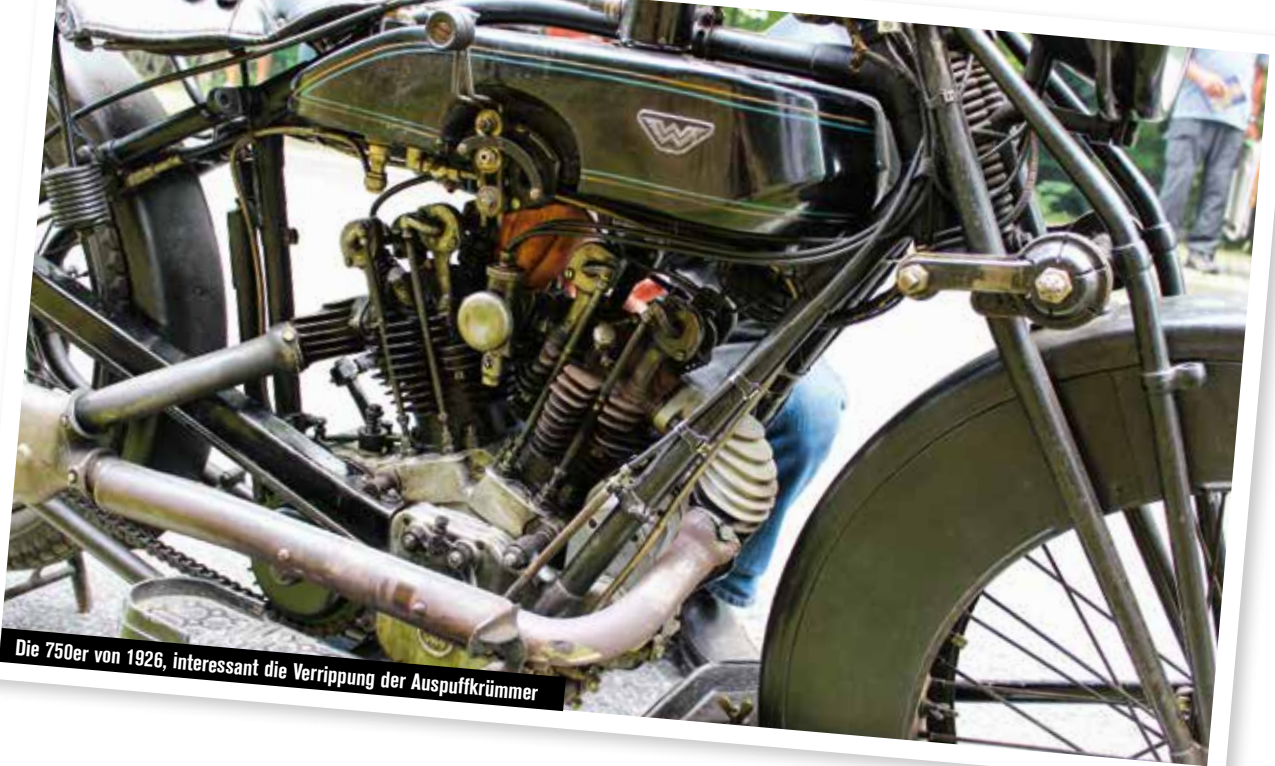




Die 750er von 1926, interessant die Verrippung der Auspuffkrümmer

„Wanderer“ | Ein Chemnitzer „Rover“ – Teil 4

Text: Jürgen Kießlich |
Fotos: Jürgen Kießlich (5), Hilmar Bruch (1)

Es wurde versucht, die „Reißeine“ zu ziehen, indem völlig neue Ideen für Maschinen mit Einzylinder-Block-Motoren verschiedener Hubraumklassen, mit neuem Pressstahl-Rahmen und Kardantrieb produziert werden sollten. Der Konstruktionsdirektor Groh von Wanderer war der eigentliche „Vater“ der „K 500“, dem letzten Motorrad aus der Schönaauer Fabrik. Er arbeitete ab 1926 an einem völlig neuen Modell, frühere Fehlmeldungen „schenkten“ dem Konstrukteur Alexander von Novikoff die Ehre der Konstruktion, dieser stand aber nie in Diensten der Firma Wanderer.

In einem Pressstahlrahmen stand ein 500er-ohv-Einzylinder-Motor mit 16 PS Leistung bei 3.200 U/min. Die Kraftübertragung zum Hinterrad realisierte er per Kardan. 1927 kam der Neuling als Prototyp zur Vorstellung. Das Produkt war zu wenig ausgereift, und es kam zu (bei Wanderer ungewohnt) vielen Schäden, so dass ständig nachgebessert werden musste. Zu Beginn arbeitete man mit einer Einbord-Auspuffanlage. Die Überhitzungsprobleme, die starken Vibrationen und die damit verbundenen Risse und Brü-

che an den Pressstahlrahmen versuchte man mit einer stark verrippten Doppelbordanlage zu beseitigen. Die „K 500“, so lautete der Namen des „kranken Schönaauer Kindes“, wurde 1929 gezwungenermaßen ersatzlos aus dem Produktionsprogramm gestrichen. Mittels einer Kooperation mit NSU versuchte man 1930, die Absatzprobleme zu beseitigen. Von 1928 bis 1930 kam die G 200 zur Vorstellung, ein 194-cm³-Einzylinder-Blockmotor, 2-Gang-Getriebe und Antrieb per Kette im Doppelrohrrahmen mit Trapezga-

bel. Die Maschine sollte zumindest in der steuerfreien Motorradklasse zum freundlichen Verkaufspreis von 750 Reichsmark noch Gewinn bringen – auch das Unternehmen scheiterte.

Das Glück wollte es, dass zur gleichen Zeit ein junger Mann aus Prag mit Namen Frantisek Janecek auf dem böhmischen Markt in der wachsenden Motorradszene Fuß fassen wollte. Einen neuen Motor bzw. ein neues Motorrad wollte er noch nicht entwickeln. Die Kunde der hervorragenden Produktqualität

aus Schönau war auch bis nach Prag gekommen, und so kam es zu Kontakten zwischen Janecek und der Firma in Sachsen. Somit begann eine sächsisch-böhmische Liaison. Man wurde sich einig, und das Produkt wanderte mit allen Konstruktionsdetails sowie Produktionseinrichtungen nach Prag. Der agile, junge Konstrukteur und Firmengründer Janecek schaffte es tatsächlich, 1929 sein neues Produkt, natürlich in Details umkonzipiert, auf den tschechischen Markt zu bringen. Auch die Taufe mit dem neu-



Die letzte Variante der Fahrgestellgestaltung aus dem Jahr 1927 ist hier gut sichtbar



Der Zwei-Ventil-Block-ohv-Motor im Doppelschleifenrahmen von 1927



Das „letzte Kind“ aus Schöna, die K 500 mit dem Pressstahlrahmen

Die früheren Maschinchen waren an der Art der Schaltbetätigung deutlich zu unterscheiden. Zu Beginn der Fertigung war an der linken Seite des Tanks die Schaltkulissee befestigt. Die späteren Exemplare hatten an der rechten Lenkerhälfte, links vom Gasdrehgriff, den schwenkbaren Hebel zur Betätigung der zwei Schaltstufen. Vom Hersteller mit etwa 2,6 PS Motorleistung angegeben, bewegt das Motorchen die Maschine mit Fahrer „Normalgewicht“ bis zu knappen 70 km/h. Im Modell 1Sp wurde der Motor der Fichtel & Sachs AG in Schweinfurt verwendet, dagegen in der selteneren Ausführung der 2Sp der ILO-Motor aus Pinneberg. Beim Einsatz zur Reichsprüfungsfahrt 1936 wurde besonders die Geländefedergabel besonders gelobt.

en Namen erfolgte ganz überraschend und schnell, die kräftig wirkende Lady hörte auf den Namen „JAWA Rumpal“. Unter diesem Namen wird noch heute an Wanderer erinnert, denn JAWA bedeutet nichts anderes als JANECEK und WANDERER. Etwa 1931, man spricht auch von 1933, rollten die letzten Rumpal aus dem Werk in Prag Nusle; wenig über 1.000 Exemplare soll es gegeben haben.

Trotzdem war man bei Wanderer noch nicht ganz am Ende, denn es entstand in den 1930er-Jahren von der Abteilung Fahrradbau des Unternehmens noch ein kleines Motorrad mit 98 cm³ Hubraum. Bis 1944 wurde die kleine Maschine mit Motoren von Sachs sowie auch ILO, produziert.



Die „böhmische Wanderer“ JAWA Rumpal 500



Großvater Paul startet 1947 zur Arbeit mit der Wanderer-Sachs 98 ccm

Die Modellpalette begann mit 60 cm³, über 75 cm³ bis zur genannten mit 98 cm³.

Es war zur Zeit, als sich viele Firmen als Motorrad-Konfektionäre betätigten. Dabei wurden in eigene Fahrgestelle sogenannte Einbaumotoren installiert. Scherzhaft wurde das Maschinchen „Trampel-Sachs“ genannt, da man zum Starten wieder auf den Pedalantrieb zurückgegriffen hatte. Die Modelle waren meist zweifarbig hell- und dunkelgrün mit Wanderer Emblem lackiert. Die beliebten, kleinen Schnurrer waren zuverlässig und äußerst pflegeleicht.

Die Zylinderbohrung betrug 48 mm und der Hub 54 mm, das Verdichtungsverhältnis lag ab Werk ab 1:5,4 recht gesittet.

Der kleine Zweitakter hatte einen aus Alu gegossenen Block-Motor und ein Zweigang-Getriebe. Im Grauguss-Zylinder läuft ein Nasenkolben aus Alu mit zwei Ringen.

Da man nicht beim Nachbarn die Früchte ernten wollte, sprich, bei DKW die Lizenz für die äußerst gute Schnürle-Spülung zu übernehmen, griff man eben auf Bewährtes zurück