

Leistungstark und sportlich der Acht-Ventil-Motor von 1924

Darauf folgten bis 1925 zwei weitere V-Modelle mit jeweils 744 ccm Hubraum sowie im Detail und leistungsmäßig geringfügigen Veränderungen. Mit großer Beachtung wurde zwischen 1925 und 1927 ein kleines Einzylinder-Modell mit liegendem Motor mit dem Hub-/Bohrungsverhältnis 65 x 60 vorgestellt, daraus ergab sich ein Hubraum von 184 ccm bei 4.200 U/min. und der produzierten Leistung von 4 PS. Die vier Ventile wurden über zwei Nockenwellen sowie Zahnräder gesteuert. Die Typenbezeichnung lautete: 1,5 PS / 0,74 St. PS.

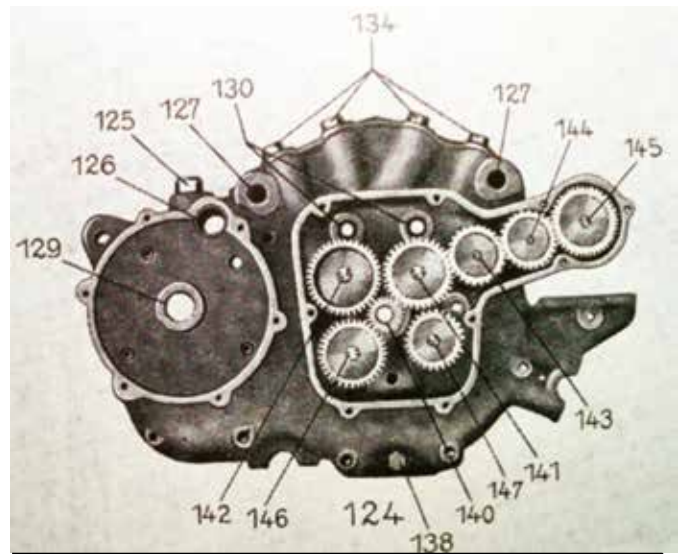
„Wanderer“ – ein Chemnitzer „Rover“

Teil 3

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (3), Jürgen Kießlich / Archiv (2), Hilmar Bruch (1)

Auffällig war die außenliegende Schwungscheibe am Zwei-Gang-Block-Motor. Dieser hing zwischen den tiefergezogenen Doppelrohren. Am Modell von 1924 kam erstmalig die neue Druid-Gabel am Vorderrad zum Einsatz. Scherzhaft erhielt der flotte Flitzer im Volksmund den Namen „Kaffeemühle“, basierend auf dem Konstruktionsmerkmal der Schaltbetätigung. Diese war als Kurbel mit Drehmechanismus auf dem hinteren Teil des Kraftstofftanks befestigt. Da der Motor sehr gro-

ße Ähnlichkeit mit Modellen von Moto Guzzi besaß, nannte man die Kleine auch gern „Sachsen-Guzzi“. Sensationell war aber einfach die Tatsache, dass der „Winzling“ über einen Vier-Ventil-Motor verfügte. Allerdings wurde der mechanisch sehr aufwändige Motor 1926 auf Zwei-Ventil-Technik umgerüstet. Gleichzeitig kam die neue Trapez-Gabel zum Einsatz. Da 1926 für Motorräder bis 200 ccm die Befreiung von Steuer und Führerschein in der Weimarer Republik in Deutschland eingeführt



Ein technischer Hochgenuss – die Steuer-Kaskade des „Achters“



Der Zittauer Rennfahrer Karl Ertelt errang 1925 mit dem V-Motor die Bergmeisterschaft in Marienberg

wurde, stiegen die Umsatzzahlen der kleinen Modelle sprunghaft an. Die Produkte aus Schönau bürgten für hochgradige Qualität in jeder Beziehung und bis in das kleinste Detail. Technische Ausfälle an den Maschinen sollten ein seltenes Novum sein, aber das hatte auch seinen Preis. Die kleine Maschine kostete stolze 1.200 Reichsmark, das war eine hohe Summe gegenüber den Produkten der Konkurrenz. Der Kampf auf dem Markt war hart, und es mussten ständig neue Produkte für die verwöhnten Kunden geschaffen werden. Das zeichnete sich auch negativ ab und be-

schleunigte den Niedergang der Motorradproduktion bei Wanderer gegen Ende der 1920er-Jahre. Auf den vorausgegangenen Modellen der V-Reihe basierend, wurde 1925 ein sehr sportliches Fahrzeug mit 708 ccm und vier hängenden Ventilen pro Zylinder (ohv-Steuerung) präsentiert. Diese Bauweise wurde bisher nur an Rennmotoren praktiziert. Man spricht auch von der „Achtventil-Wanderer“, lt. Typenschild war die korrekte Bezeichnung Typ E 5,4 PS. Ihre reale Leistung wurde mit 15 PS bei 4.000 Umdrehungen der Kurbelwelle angegeben. Es war ein technisches Meister-



Der Vorzeigerennfahrer Alfred Urban aus Löbau war Seriensieger auf der großen Wanderer

mit eingehängtem Motor für einen neuen Doppelschleifen-Rohrrahmen „geopfert“. Leider bauten die Maschinen mit den neuen Rahmen höher und beeinflussten damit die Straßenlage negativ. Mit 20 PS aus 4.000 U/min. war das ein echter Renner und wurde auch erfolgreich von namhaften deutschen Rennfahrern, wie Alfred Urban, Karl Ertelt, Gerhard Semmt und weiteren zu vielen Siegen gefahren. Daher begannen auch die fortschrittlichen Veränderungen am Fahrwerk der Sportversion. So standen z. B. die Maschinen 1920 erstmalig mit einer Vorderradbremse im Laden. Letztlich kam 1928 noch das Modell 750 Typ H zum Verkauf. Der neue Dreigang-Blockmotor

werk. Allein bei geöffnetem Steuergehäusedeckel die Zahnräder in äußerst präzisen Lagerungen zu betrachten war ein technischer Hochgenuss. Acht Stück an der Zahl waren in der Kaskade vereint. Jedes einzelne Auslassventil hatte, aufgrund günstigerer thermischer Auspuff, einen getrennten Auspuff. Das Gesamtgewicht der Maschine war mit 150 kg relativ niedrig. Auch sie hatte den Rahmen mit untengeführten Doppelrohren – wie die kleine „Kaffeemühle“ sowie das Modell 5,7 PS V-Motor. Die neue Bezeichnung dieser Generation lautete Rahmen mit Hängemotor. Parallel dazu wurde, fast identisch mit diesem, das Modell Typ H 5,4 PS dem Kunden offeriert. Der einzige Unterschied bestand in der Ausführung der Vorderradgabe. Während die „E“ noch mit der „Druid“ ausgestattet war, hatte die „H“ nun auch



Das 750er-„H“-Modell etwa 1926 im neuen Rahmen, Alterspatina im Originalzustand



1925 erschien die „Kaffeemühle“ mit dem Vier-Ventil-Einzylinder-Motor auf dem Markt

die Trapezgabel wie ihre kleine Schwester. So interessant und auch kundenwerbend die Vier-ventil-Technik auch war, zahlte die Firma in Form hoher Fertigungskosten ihren Tribut. Die Achtventiler standen mit 2.150 Reichsmark Verkaufspreis zu Buche. Letztendlich war der exotische Motor technisch und besonders thermisch nie fertig ausgereift und wurde 1926 aus der Modellpalette gestrichen. Bereits die letzten Motoren mit 708 ccm Hubraum wurden wieder auf Zwei-Ventil-Technik umgerüstet. Ebenso wurde der aufwändig gefertigte Rohrrahmen

wurde im Hubraum auf 750 ccm angehoben. Der Zweiventiler (ohv), wie erwähnt hatte man den Achtventiler-Motor zurückgebaut, war wesentlich im Hub-/Bohrungsverhältnis seiner beiden Vorgänger verändert worden – normals langhubig mit 92:72 und nun 82,5:76 mm. Das letzte V-Modell war, wie auch verschiedene seiner Vorgänger, gespanntauglich und verfügte über die erste Trommelbremse der Firma im Vorderrad. Mit 1.300 Reichsmark Verkaufspreis gehörte sie aber auch in die Spitzenklasse der deutschen Motorräder auf dem Markt.