

Mars – ein Traum in Weiß

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Jürgen Kießlich / Archiv (2), Ulrich Hänzig (1)



Mars MA 25 mit verkleideten Rädern



Als Paul Reissmann 1873 in Nürnberg – Doos in der Siegmundstraße seine Firma zur Herstellung vielfältiger Produkte gründete, konnte er noch nicht ahnen, dass zumindest über ein Motorrad aus seiner Firma noch nach 150 Jahren gestaunt wird. Er begann die Produktion mit gusseisernen Öfen, setzte fort mit Sirenen unterschiedlicher Konstruktionsmerkmale, Fahrrädern und Schleifmaschinen bis 1903. Da begann seine Fertigung von Motorrädern und kurz darauf auch von Automobilen. Zu Beginn verwendete er Motoren von De-Dion-Bouton aus Frankreich bis 1909 am Ende seiner Automobilfertigung. Dato kamen aus Schweizer Fertigung die Antriebsaggregate von Motosacoche und Zedel zum Einbau für die Motorräder.

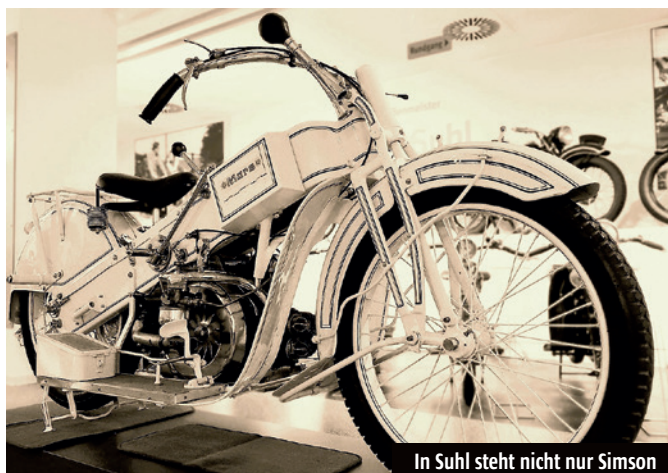
Nach verschiedenen Typen wurde 1920 das bemerkenswerteste Motorrad dieser Zeit, die vom Konstrukteur Claus Richard Franzenburg entworfene und noch heute legendäre „Weiße Mars“ A-20, auf dem Markt präsentiert. Ausnahmen bestätigen die Regel, also wurde die „Weiße Mars“ auch in den Farben Grün und Rot an den Kunden gebracht. Der von Beginn an verwendete Boxer-Zweizylinder-Motor war auch eine Entwicklung von Franzenburg, wurde allerdings bei Maybach in Fried-

richshafen produziert. Der seitengesteuerte, zweiventilige Motor mit 952 ccm Hubraum wurde luftgekühlt mit zusätzlichem Gebläse rechtsseitig ausgestattet und war quer in das Fahrwerk installiert, so dass die Zylinder hintereinander lagen. Das „Gebläse“ war an der Ventilseite des Motors außen, in Form des rotierenden Schwungrades als Lüfterrad zur zusätzlichen Kühlung des Motors gestaltet worden.

Bemerkenswert war der eigenartig gestaltetet, voluminöse, gekantete Kastenrahmen der Maschine, aus genieteten und geschweißten Stahlblechen. Der Kräfteverlauf des Rahmens war statisch, super modern gewählt, die Konstruktion führte in gerader Linie vom oberen Lenkkopflager zur Nabe vom Hinterrad. Dazu passten optisch auch die großflächigen 28-Zoll-Räder, wie hier abgebildet, von Anfang an waren es Drahtspeichenräder. Beim vorliegenden Modell meint man Scheibenräder zu erkennen, in diesem Fall sind die Räder mit beidseitig montierten Blechplatten verkleidet, was eine Sonderausstattung auf Wunsch war. Das Vorderrad wurde mit einer Federgabel in Form einer gezogenen Kurzschwinge mit zentraler Feder geführt und war ungebremst. Das Hinterrad wurde am Anfang über Bremsbänder am Wechselgetriebe verzögert. Eine Handbremse wirkte auf beide Kupplungsstrommeln des Getriebes. Über dem hinteren Zylinder war das Getrie-

be gelagert und über dem vorderen befand sich der Bosch Zündmagnet. Wenn man vom Getriebe spricht, sind das eigentlich zwei Kupplungen, zum Hinterrad laufen zwei Ketten für zwei eigene Übersetzungen. Der 10 Liter fassende Kraftstofftank war in das U-Profil des Rahmens eingebettet, ebenso das Ölreservoir. Vergaser wurden von Pallas, auch englische Amal und später Amal verwendet. Die Räder waren untereinander beliebig austauschbar, bei den frühen Modellen war ein Reserverrad rechtsseitig neben der Verkleidung vom Hinterrad angebracht. Das Starten des Maybach-Boxers geschah bemerkenswert mit Hilfe einer Kurbel an der linken Seite des Motors. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 85 km/h angegeben. So kompakt und robust die Maschine auch aussah, brachte sie tatsächlich nur 140 kg auf die Waage. Die Fachpresse jener Zeit betitelte die Mars als die beste Seitenwagenmaschine auf dem aktuellen Markt.

Die Wirtschaft begann 1924 zu kriseln, die Produktion wurde erschwert, es waren die Vorböten der Inflation mit ihren Wirren, welche auch die Firma schwer beeinflussten, aber es kam zu keiner Insolvenz. 1925 wechselte das Werk komplett mit allen Anlagen, Maschinen und technischen Einrichtungen in den Besitz von Johann Müller, einem Werkmeister, welcher mit seinem Bruder Karl die Produktion weiterführte. Sie übernahmen



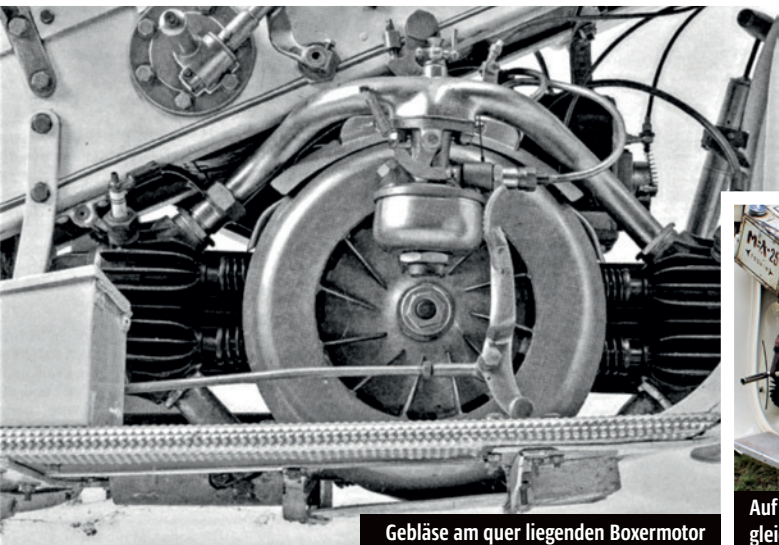
In Suhl steht nicht nur Simson



Details von links, am Lederriemen die Andrehkurbel



Die Rennfahrer Schulz und Wilhelm 1921



Gebläse am quer liegenden Boxermotor



Ma 25, rechte Seitenansicht



Auf den Trittböhlen die Werkzeugbehälter, gleichzeitig für die Füße des Sozius

das Werk, den Markennamen jedoch nicht. Die Maschinen wurden nach diesem Eigentümerwechsel unter dem Kürzel „M.A.“ vertrieben. Somit entstanden die verbesserten Ausführungen MA-20 und MA-25. Wesentliche Parameter blieben erhalten, auch der in den Kastenrahmen integrierte Öl- und Benzintank. Hub und Bohrung blieb mit 95 zu 80 existent, die Motorleistung wurde mit 10,5 PS benannt. Maybach produzierte 1926 für Mars keine Motoren mehr und so kam es zu einer Umstrukturierung für die Motoren. In Anlehnung an den Vorgänger wurde der Motor nach ähnlichen Parametern mit modernerer Ventilsteuerung von der Firma Mehne in Immendingen entwickelt. Das Hinterrad verfügte nun auch über eine Halbnabenbremse sowie das Vorderrad über eine Trommelbremse. Das war auch die Geburtsstunde der neuen Modelle MA-27. Die Leistung wurde auf 16 bis 18 gesteigert und somit die Höchstgeschwindigkeit auf 110 bis 120

km/h erhöht. Es wurde wahlweise mit 2- und 4-Gang-Antrieb nach der alten Methode mit zwei Ketten zum Hinterrad geliefert. Müller konstruierte zusätzlich eine 3-Gang-Variante mit Zahnradern sowie Klauenschaltung. Beim letzten Modell kam eine neue Tiger- gabel am Vorderrad zum Einsatz. Im letzten Produktionsjahr sollen noch 1.430 Exemplare zum Preis von 1.420 Mark verkauft worden sein. Diese Modelle wurden bis 1932 gebaut, allerdings kam es 1929 noch einmal zu einem Schub mit den MA-29 Maschinen. Es waren kleinere Motorräder und hatten mit den Konturen der „Mutter“ keine Ähnlichkeit mehr, eben ein bedingter Generationswechsel. Weitere Modelle wurden mit Einbaumotoren verschiedener Marken ausgestattet. Über Produktionsziffern des Urtyps existieren unterschiedliche Angaben, die Stückzahl war nicht hoch und es existieren nur noch einige rare Einzelstücke. Wie bei den meisten Firmen jener Zeit, legte man auch bei

Mars Wert auf sportliche Erfolge zur Verbesserung der Werbung. Es gab eine Werksrennabteilung, diese bescherte ihren Fahrern bei Berg- und Flachrennen, besonders auf den Bahnen, viele nennenswerte Erfolge. So errangen die Werksrennfahrer Ernst Schulz und Heinz Wilhelm bereits 1921 die Plätze 1 und 2 in der Bayerischen Meisterschaft auf der Steilwandbahn vom Reichsdorfer Keller, einem Stadtteil von Nürnberg. Die Karlsruher Brüder Göhler setzten die Mars auch bei Gespannrennen sehr erfolgreich ein. Das hier vorgestellte Modell MA 25 wurde nicht aus der Serie verkauft, dieses hat ein begnadeter „Oldtimer-Schrauber“ aus dem schönen Vogtland aus gesammelten Einzelteilen zusammengebaut und mühsam, aber erfolgreich zum Laufen gebracht. Bei der Bonhams-Versteigerung wurde kürzlich eine Mars mit dem Einstiegsgebot von 100.000 € eröffnet.

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971



24,90 Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirksstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, führen gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl: Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de