

MOTORRAD = Praxis

Motorrad · Motorroller · Motorfahrrad

Die Hoffmann-Gouverneur

Selten ist über ein Motorradmodell schon vor seinem Erscheinen mehr diskutiert worden als über die Hoffmann-Gouverneur. Bei ihrer Vorstellung auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung 1951 in Frankfurt sprach man von einer Sensation.

Nachdem schon bald die ersten Maschinen auf den Straßen zu sehen sein werden, wollen wir unseren Lesern nachstehend eine ausführliche Beschreibung dieser zweifellos interessanten Maschine bringen.

Die Hoffmann-Gouverneur besitzt eine Linienführung, mit welcher die Sonderstellung dieses Modells als einzigste 250er-Maschine der Welt mit einem Viertakt-Boxermotor und Kardantrieb unterstrichen wird. Bewußt legen die Hoffmann-Werke großen Wert darauf, daß keine Konstruktionselemente das Gesamtbild in seiner Glattflächigkeit und Stromlinienform unterbrechen. Das gilt für den neuartigen Preßstahlrahmen mit Ovalrohrunterzügen als Motorträger, für den völlig gekapselten Motor und auch für den Antrieb, der vollständig verkleidet wurde. Breite, tief heruntergezogene Schutzbleche vervollständigen das harmonische Gesamtbild.

Der 250-ccm-Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor mit hängenden Ventilen leistet 13,4 PS und verleiht der Maschine eine Spitzengeschwindigkeit von 110 km/h. Die Hoffmann-Werke betonen jedoch ausdrücklich, daß es ihnen bei der Gouverneur darüber hinaus darauf ankam, den Motor so robust zu bauen, daß er ohne Ermüdungserscheinungen auch auf langen Strecken mit einer hohen Reisegeschwindigkeit gefahren werden kann. Und das erst kennzeichnet das neue Modell als ein echtes Motorrad der Sonderklasse, in dem sich

Eleganz und durchdachte Konstruktion zu einem Fahrzeug vereinen.

Das Gesamtbild der Gouverneur wird noch vervollständigt durch die Teleskop-Gabel und die Teleskop-Hinterradfederung eigener Fertigung, die für einen wirklichen Fahrkomfort sorgen. Straßenlage und Bodenhaftung sind kaum noch zu übertreffen, wobei sich die tiefe Schwerpunktanordnung sehr günstig auswirkt; auch die Kurvenlage der Gouverneur ist als hervorragend zu bezeichnen.

Diesen technischen Vorzügen steht die Ausstattung in nichts nach. Sie ist so gediegen, wie man es von einer Maschine der Sonderklasse verlangen kann.

Mit der Hoffmann-Gouverneur ist dem deutschen Motorradmarkt eine „echte“ Neukonstruktion geschenkt worden. Gleichzeitig damit haben die Hoffmann-Werke in Lintorf, die durch die Vespa auch den Motorroller in Deutschland bekannt gemacht haben, bewiesen, daß ihnen die Ansprüche auf dem Gebiet des Motorradbaus wohl bekannt sind.

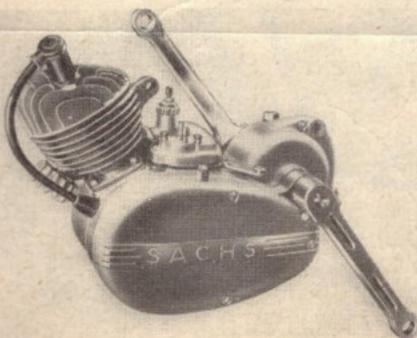


Sachs 50 - der Motor für das moderne „Moped“

Der SACHS 50 ist kein nachträglich einzubauernder Hilfsmotor. Wenn nämlich Großvaters Fahrrad vom Enkel motorisiert wird, kann das gutgehen. Meist wird aber nicht nur der treue, alte Veteran bald seine Schwächen zeigen, auch ein modernes Fahrrad wird dann oft versagen, denn das motorisierte Fahrrad wird zwangsläufig schneller gefahren als das nur getretene. Auch sind Radfahrwege ihm verboten. Auf holperigem Pflaster hat es aber Stöße auszuhalten, die der Radfahrer vorher nicht kannte. Im rasch

fließenden, dichten Verkehr muß es meist sehr plötzlich bremsen und oft beschleunigen, ist also Beanspruchungen unterworfen, für die ein normales Fahrrad nie gebaut war. All das hat Fichtel & Sachs bestimmt, mit dem SACHS 50 einen Motor zu bauen, der, auch wenn die damit mögliche Geschwindigkeit bewußt nicht zu hoch getrieben wurde, nur in ein besonders dafür entworfenes Fahrgestell paßt. Sicher, einfach, leicht und handlich muß das moderne SACHS-„Moped“ sein. Beste Gewichtsverteilung, günstigste Schwerpunktlage sind nicht nur beim Fahren wichtig, das Moped soll ja wie ein gewöhnliches Fahrrad leicht in den Keller oder auch in den 4. Stock getragen werden können. Der „SACHS 50“ sitzt daher genau zwischen den Rädern, so tief wie möglich. Also dort, wo sonst das Tretlager seinen Platz hat. Was lag da näher, als das Tretlager mit dem Motor zu vereinen, eine einzige Kette zu benutzen, um sowohl die Fußkraft als auch die volle Motorleistung auf das Hinterrad zu übertragen.

Das Fahrrad wird motorisiert, um seinem Besitzer das Leben leichter zu machen. Er soll frischer an seine Arbeit und zeitiger nach Hause kommen. Steigungen und Gegenwind sollen ihre Schrecken verlieren; auch



Technische Daten:

Motor:

Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor-ohv
Hub 47 mm
Bohrung 58 mm
Hubraum 248 ccm
Verdichtungsverhältnis 1:7
Höchstleistung 13,4 PS
Dauerleistung 12 PS

Motorschmierng:

Druckölauf

Ölpumpe:

Zahnradpumpe

Kupplung:

2-Lamellen-Trockenkupplung

Getriebe:

4-Gang-Kettengetriebe, am Motor angeblockt

Schaltung:

Fußschaltung mit zusätzlichem Hilfsschalthebel für Handbetätigung

Getriebeübersetzung:

1. Gang 1 : 3,34	3. Gang 1 : 1,53
2. Gang 1 : 2,08	4. Gang 1 : 1,21

Kraftübertragung:

Gelenkwelle und palliodverzahnte Kegelhäder. Getriebe - Hinterrad. Übersetzung: f. Solomaschine 5,34:1 (Zähnezahl 32:6), für Beiwagenmaschine 6,17 : 1 (Zähnezahl 37 : 6).

Gesamtübersetzung:

Solomaschine	Beiwagenmaschine
1. Gang 1 : 17,8	1 : 20,55
2. Gang 1 : 11,15	1 : 12,8
3. Gang 1 : 8,2	1 : 9,46
4. Gang 1 : 6,46	1 : 7,45

Fahrgestell:

Geschlossener Stahlblech - Preßrahmen mit Kastenholm, Motorträger, Seitenwagenanschlüssen und angebautem Kippständer. Teleskop - Hinterradfederung. Vorderrad-Teleskopgabel mit Lenker - Flatterbremse. Verstellbarer Gummikeil - Schwingsattel. Lenkungsschloß als Diebstahlsicherung.

Laufräder:

Tiefbettfelgen m. Hoffmann-Leichtmetall-Zentralbremsnaben. Bremstrommel = 180 mm Ø, Stegachsen, Bereifung 3,25 x 19.

Kraftstoffbehälter:

Inhalt 16 Liter mit eingebautem Werkzeugkasten.

Elektrische Ausrüstung:

Zündlichtmaschine 45/60 Watt mit selbsttätiger Zündverstellung, Batterie 6V-7 Scheinwerfer = 160 mm Ø mit Sp-verstellung.

Allgemeine Angaben: 2015

Kraftstoff-Normverbrauch 2,8 bis 100 km.
Höchstgeschwindigkeit bis 110 km/h

hier soll der Fahrer nicht mehr treten müssen. Der kleine SACHS hat deshalb außer einer richtigen Kupplung Gänge, hat im Motorblock ein Zweigang-Getriebe, dessen Abstufung so gewählt ist, daß alle praktisch vorkommenden Steigungen damit überwunden werden können. Der Leerlauf zwischen den beiden Gängen verhindert, daß sich beim Fahren ohne Motor zusätzliche Widerstände unangenehm bemerkbar machen, z. B. durch eine schleifende Kupplung.

Ein den Techniker interessierender grundsätzlicher Vorteil des Zweiganggetriebes ist auch, daß allein ein Getriebe es erlaubt, den Motor nicht auf extrem elastischen Gang auslegen zu müssen. Der Zweitaktmotor nämlich, der schon bei ganz niedrigen Drehzahlen sehr gut ziehen soll, braucht viel schädlichen Raum im Kurbelgehäuse. Man bringt deshalb oft die Vorgelegewelle oder auch die Kupplung im Kurbelhaus unter und verzichtet dadurch auf gute Leistung bei flotter Fahrt. Oder man muß kompliziert bauen und einen Einlaßdrehschieber verwenden, ein Bauteil, das gerade die sprichwörtliche Einfachheit des Zweitakters illusorisch macht.

Nicht nur die bewährte F. & S.-Gegenstromspülung, die Pleuelstange aus Leichtmetall, die bei allen Drehzahlen den gerade für ein leichtes Fahrzeug lebenswichtigen vibra-

tionslosen Motorlauf garantiert, und die Lagerung der Kurbelwelle auf großen Ring-schulterlagern, die jede spätere Reparatur so sehr erleichtern, sind typische Merkmale der SACHS-Konstruktion. Auch Getriebe und Zweischeiben - Korlamellen - Kupplung wurden nach Konstruktionsprinzipien gebaut, die sich bei 1/4 Millionen SACHS-Motoren bewährt haben. Besonders beachtet werden muß hier die Ölumlaufschmierung des Getriebes und der geräuschlos arbeitenden Hülsenkette zwischen Motor und Getriebe.

Der Vergaser ist mit dem Motor so eng zusammengebaut, daß er wie ein Stück des Motorblocks erscheint.

Schmutzdecken oder ölige Stellen gibt es hieran nicht, trotzdem ermöglicht die von außen bequem zugängliche Düse wie bei allen SACHS-Motoren auch hier die einfache Behebung etwaiger Störungen.

Der Schwungrad - Lichtmagnetzylinder des SACHS 50 liefert auch den Lichtstrom. Schon bei niedriger Geschwindigkeit wird die Fahrbahn damit so gut beleuchtet, daß die vorhandene Motorleistung immer voll ausgenutzt werden kann.

Der besonders wirkungsvolle Schalldämpfer trägt ebenfalls dazu bei, das Fahren mit dem SACHS 50 stets zu einem wirklichen Genuß zu machen.

Aus der MOTORRAD Welt

Um den geschmacklichen Wünschen des Publikums entgegenzukommen, werden die Viktoria-Werke in diesem Frühjahr die Neukonstruktion eines Spezialrades mit eingebautem „VICKY“-Fahrradhilfsmotor auf den Markt bringen. Der VICKY hat 38 ccm Hubraum und kann seitlich an der Hinterachse jedes Fahrrades montiert werden.

Horex startet in der kommenden Rennsaison mit einer verbesserten Version der bisherigen 500-ccm-Rennmaschine. Das Werk wird den Privatfahrern Roland Schnell und Hermann Gablenz, Karlsruhe, für die Rennsaison leistungsfähige Modelle zur Verfügung stellen, ohne die eigene Entwicklung des Werkes damit zu beanspruchen.

Gerhard Mette wird in der kommenden Rennsaison mit einer BMW 500 ccm an den Start gehen.

Die deutsche Zementbahnmeisterschaft 1953 wird nach Mitteilung der OMK nur in den Klassen bis 125 ccm und bis 250 ccm durchgeführt. Insgesamt sind 3 Meisterschaftsläufe vorgesehen, deren Termine noch bekanntgegeben werden.

Das deutsche Seifenkisten-Derby wird in Kürze beginnen. Nach der bisherigen stürmischen Aufwärtsentwicklung — 1952 über 15 000 Teilnehmer — wird dieser echte Jungensport auch in diesem Jahre einen gesteigerten Zuspruch erfahren. Höhepunkt wird erneut die Austragung der Bundesmeisterschaft und der Kampf um den Großen Opel-Preis sein. Das Reglement ist soeben in Form der offiziellen Bauvorschriften für 1953 erschienen.

Die NSU-Werke haben damit begonnen, die Käufer ihrer Maschinen zu bitten, anständig zu fahren. Der Appell beschäftigt sich nicht nur mit dem zu schnellen und unvernünftigen Fahren, sondern auch mit der vermeidbaren Geräuscentwicklung, soweit sie in der Hand des Fahrers liegt. Der Appell schließt mit dem Wunsch: „Wir hoffen, daß man in Zukunft sagen wird: NSU-Fahrer sind anständige Fahrer!“

18,2 PS leistet der 250-ccm-Motor der NSU-Max, wie der vereidigte Sachverständige des VFM, Helmut Werner Bönsch, bei der offiziellen Typenprüfung des Fahrzeuges feststellte. Damit hat die NSU-Max den stärksten Viertelliter-Motor der Welt.

Einziehgerät für Kerzengewindebuchsen

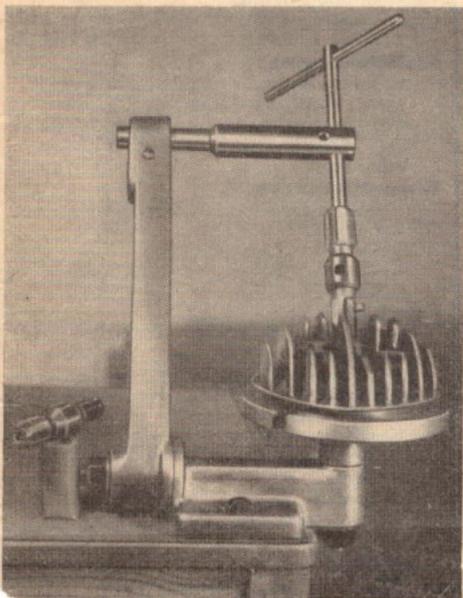
Das Einziehen von Reduzierbuchsen in Zylinderköpfen, die unbedingt druckdicht sein müssen, bereitet oft, insbesondere bei schrägliegenden Kerzengewinden, große Schwierigkeiten und ist zeitraubend. Hier leistet das im Bilde gezeigte Einziehgerät eine hervorragende Hilfe.

Der Zylinderkopf wird mittels gewöhnlicher Schrauben auf dem Tisch aufgespannt. Der Tisch ist drehbar und kann in jeder gewünschten Stellung durch Anziehen einer Mutter

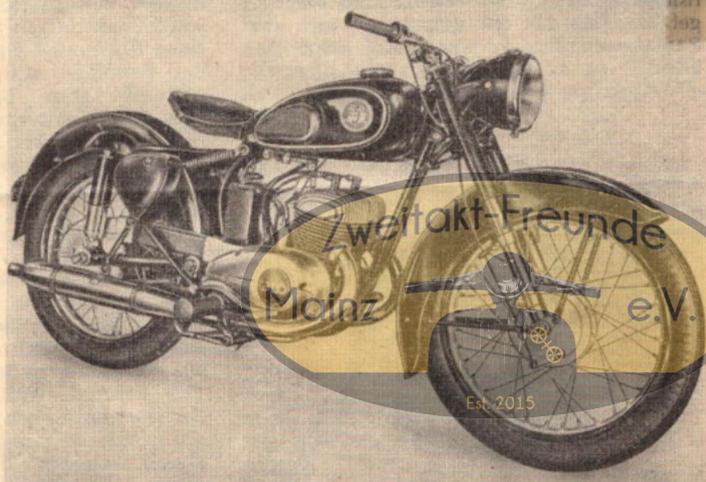
mittels einer Schraube in jeder gewünschten Lage feststellen.

Der Schaft mit Drehnebel ist am unteren Ende mit einem Gewinde versehen zum Aufschrauben des kombinierten Fräs-Gewindebohrers. Nach richtiger Einstellung, die nur einige Minuten dauert, wird das ausgerissene Kerzengewinde auf Kernmaß für die Reduzierbuchse gefräst. Der verstellbare Einzahn im kombinierten Fräser-Gewindebohrer fräst gleichzeitig die Fläche für den Bund der Reduzierbuchse. Dann wird der kombinierte Fräser abgeschraubt und umgedreht aufgeschraubt, so daß anschließend mit demselben Werkzeug das Gewinde für die Reduzierbuchse eingeschnitten wird.

Es ist somit erreicht, das Ausfräsen und Gewindeschneiden mit einer Führungseinstellung durchzuführen. Das Gerät eignet sich demnach für alle in- und ausländischen Zylinderköpfe und ist für jede nur mögliche Zündkerzenlage einstellbar. Der kombinierte Fräs-Gewindebohrer wird geliefert für Reduzierbuchsen M 22 x 1,5 und 18 x 1,5 mm.



Die neue UT-Zweizylinder-Maschine zeigt recht interessante Charakteristika. Motor: Zweitakt-Zweizylinder-ILO-Motor, 246 ccm mit Umkehrspülung 2x52 mm Bohrung, 58 mm Hub, Leistung 15,1 PS bei 6000 U/min, eingebautes Vierganggetriebe, Ketten vollgepackelt. Seitenwagenanschluß



stellt werden. Der senkrechte Hebel läßt sich über 180 Grad schwenken und ebenfalls in jeder Gradstellung durch Mutter feststellbar. Im oberen Teil des Gerätes befinden sich zwei zylindrische Nocken, die wahlweise und verstellbar den Schaftführungsarm aufnehmen. Der Schaftführungsarm läßt sich bequem