

1

1955

1. JANUARHEFT

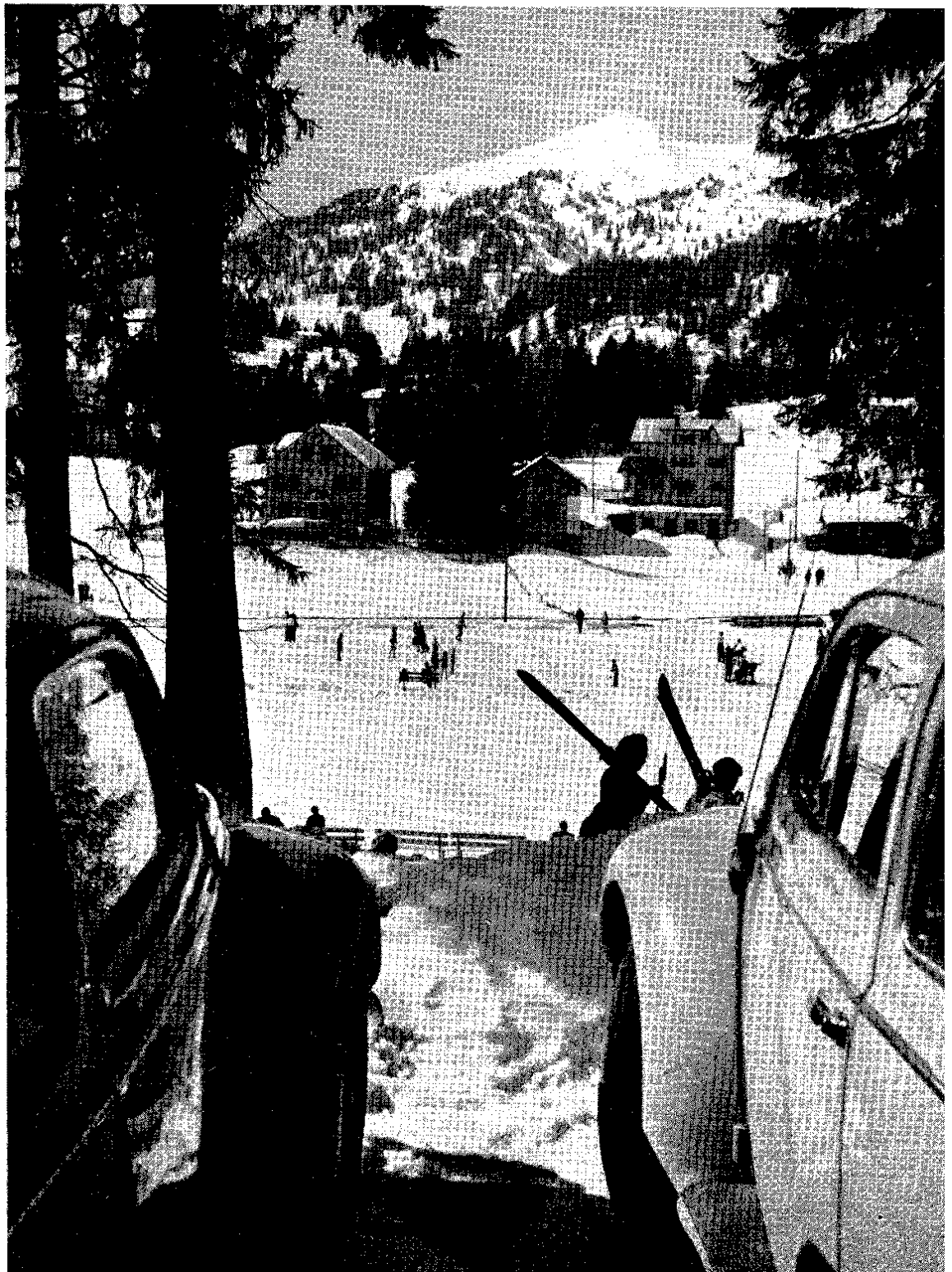
75 PFG.
POSTVERLAGSORT
RATINGEN

MOTOR EXPRESS

HALBMONATSSCHRIFT FÜR SPORT UND MOTOR

Lesen Sie diesmal: An uns ist jetzt die Reihe!
Testberichte: Zündapp-Elastic
und Exprefy 250 • Wieder was neues: Das Rollermoped • Winter-
Fahrtips • Die Bremse • November-Kasau in Schweden

Guter Start ins neue Jahr!



Expreß- Radex 250

Die Expreßwerke AG in Neumarkt/Oberpfalz nehmen in der deutschen Zweiradindustrie einen ganz besonderen Platz ein. Sie sind die älteste Fahrrad-Fabrik des Kontinents! Dabei sind sie stets ein Mittelbetrieb geblieben. Wenn auch das Werk in absehbarer Zeit sein 75 jähriges Bestehen feiern wird, so ist doch der Geist, der dort herrscht, fortschrittlich wie je. Das erkennt man besonders deutlich an der jüngsten Schöpfung der Neumarkter Konstrukteure, der „Expreß Radex 250“, einer bildschönen Viertelliter-Maschine mit einem ganz neuartigen und sehr gekonnten Fahrwerk.

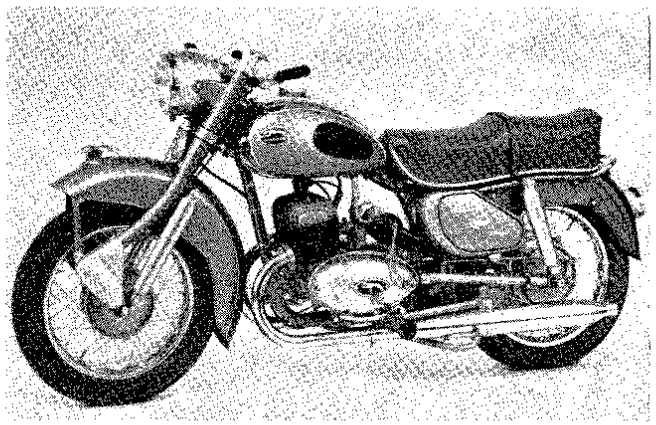
Bereits in der Motorradausstellung vor 15 Monaten wartete Expreß, wie nicht anders zu erwarten, mit einer Schwingrahmen-Maschine auf, bei der auch das Vorderrad in kurzhebeligen Schwingarmen gelagert war. Im vorigen Jahr hat man nun noch etwas besonderes getan: Man brachte als erste deutsche Firma eine gezogene Schwinge heraus. Einen Versuch in dieser Richtung machten vor einigen Jahren die belgischen FN-Werke. Doch für die konstruktiven Schwierigkeiten fand man dort keine überzeugende Lösung. Das unförmige Rohrgestell über dem Vorderrad, mit dem das Ziel erreicht wurde, war nicht nur äußerlich wenig ansprechend, sondern auch entsprechend schwer. Um so höher ist die bildhübsche Konstruktion zu bewerten, die die Expreß-Werke herausgebracht haben.

Warum soviel Aufhebens um diese Schwinge? mag man fragen. Nun, das läßt sich erklären. Bei allen Schwinggabel-Konstruktionen, deren Federungseigenschaften nach unseren Erfahrungen durchweg über denen der Teleskopgabel liegen, wie auch bei diesen Teleskopgabeln selbst, wird das Vorderrad der Maschine geschoben. Das heißt: der Drehpunkt der Schwinge liegt hinter der Rad-Achse. Es bedarf wohl keiner Erwähnung, daß ein geschobenes Rad auf jedes Hindernis, sei es nun eine Erhebung oder eine Senkung des Bodens, relativ härter ausläuft als ein gezogenes Rad. Der Stoß, den das Überwinden dieses Hindernisses auslöst, wird beim geschobenen Rad in direkter Richtung auf den Steuerkopf übertragen und wirkt sich trotz bester Federung auch noch auf die Maschine aus. Um diese Stöße abzumildern, sind die langarmigen Schwingen mit sehr langen Federwegen entwickelt worden, die aber wieder andere Nachteile mit sich bringen.

Das Hinterrad jeder Maschine hingegen wird gezogen, und es würde überhaupt niemand im entferntesten auf die Idee kommen, dieses Rad zu schieben. Eine gute Hinterradschwinge ist durchaus in der Lage, ein fußtiefes Loch, ja eine Bord-schwelle so weich zu überwinden, daß der Fahrer nicht mehr als einen ganz, ganz leichten Stoß spürt. Die Erkenntnis, daß ein gezogenes Rad mit wesentlich kürzeren Federwegen auskommt, brachte die Expreß-Leute dazu, ihre gezogene Vorder-radschwinge mit relativ kurzen Schwinghebeln zu konstruieren, und die Fahrerfahrungen geben ihnen recht. Diese Schwinge leistet mit bedeutend geringerem Gewichts- und Materialauf-wand mehr als eine kurzarmige geschobene Schwinge oder eine Teleskopgabel und das gleiche wie eine langarmige geschobene Schwinge.

Die Gabel der Expreß ähnelt in ihrer Grundform einer sichel-förmig nach vorn gebogenen Fahrrad-Gabel. Wo jedoch bei der Fahrradgabel die Achse sitzt, befindet sich bei der Expreßgabel die Lagerung der nach rückwärts verlaufenden Schwinghebel. An der Radachse greifen beiderseits reichlich dimensionierte Teleskop-Stoßdämpfer an, die unterhalb der Steuerkopfes an der Gabel angelenkt sind.

Der übrige Rahmen dieser Maschine ist durchaus konventionell, und auch die hintere Schwinge weist keine Besonderheiten auf. Es ist solide und formschöne Werkmannsarbeit, die die Hand des kundigen Konstrukteurs (Dipl.-Ing. Drkosch) verrät. Um große Federwege bei möglichst niedriger Schwer-punkt-lage zu erreichen, hat man die „Expreß“ mit 16-Zoll-Rädern versehen. Und nun kommt das Interessante: Während andere Firmen, die Räder dieser Dimension verwenden, dazu übergegangen sind, wenigstens ihre Sportmaschinen mit größeren (19 Zoll) Vorderrädern zu versehen, dürfte dies bei der



Expreß nicht nötig sein. Denn das gezogene Vorderrad dieser kleinen Dimension zeigt auch auf weichem Boden, in Schlamm und Geröll eine so hervorragende Führung, daß man die Expreß-Fahrer darum nur beneiden kann! Wir berichteten in unserer Beschreibung der Int. Sechstagesfahrt in England ausführlich über die hervorragenden Leistungen des Expreß-Fahrers Wirnitzer. Jetzt glauben wir nach eigener Erfahrung sagen zu dürfen, daß zu mindestens 35% das ausgezeichnete Fahrwerk seiner Maschine daran Anteil hat, daß wir Wirnitzer als den besten deutschen Mann bei den „Six Days“ bezeichneten! Mit diesem Fahrwerk müßte man schon ein Stümper sein, um im Gelände noch eine schlechte Figur zu machen!

Wir müssen schon etwas ausführlicher darauf eingehen, weil sich erst bei ungewöhnlich harten Hindernissen, auf sehr, sehr schlechten Straßen also oder eben im Gelände, die großen Vorzüge der Expreß-Konstruktion erweisen. Wer damit nur auf glattem Asphalt gefahren ist, der wird nämlich über die Erfahrung einer guten Bodenhaftung, einer weichen, angenehmen Federung und Dämpfung hinaus kaum etwas besonderes feststellen. Im Gegenteil, er könnte eher den Eindruck haben, diese Federung sei um eine Idee zu hart, und das wäre kein Wunder, da es außerordentlich schwierig sein dürfte, bei dem kurzen Anlenkwinkel dieser Schwinge eine für alle Belastungen optimale Federkennung herauszufinden. Wir hätten nach unseren Straßen-Erfahrungen auch geglaubt, die Federung dürfte um etwas weicher sein. Erst bei eingehender Erprobung auf miserablen Wegen und im Gelände kamen wir zu der Auffassung, daß die verwendete Federkennung wohl tatsächlich das beste ist, was sich finden ließ.

Und noch eine Eigenart dieser Federung konnten wir feststellen. Beim scharfen Bremsen nämlich beginnt das Vorderrad eine Idee zu stampfen, und darum muß die Dämpfung im Federbein schon stark sein! Würde man mit einer Vorderradführung konventioneller Bauart so stark beschleunigen können, wie man mit den ausgezeichneten Bremsen der Expreß das Tempo vermindern kann, so würde man die gleiche Feststellung machen. Das gezogene Vorderrad neigt etwas leichter zum Blockieren und beginnt dann ebenso zu springen, wie man es beim stark gebremsten Hinterrad seit je kennt. Doch ist dies eine Erscheinung, die eigentlich keinen Einfluß auf die Fahr-eigenschaften an sich hat, sondern die wir mehr der Kurio-sität wegen erwähnen. Man hat es sehr schnell heraus, daß man die Vorderrad-Bremse der „Expreß“ nicht ganz so stark wie die einer anderen Maschine belasten darf.

Ganz fühlbar erfreulich hingegen ist die einfach hervor-ragende Spurhaltung bei gleichbleibender Geschwindigkeit und beim Beschleunigen. Die „Expreß“ läuft noch unter Straßen-verhältnissen freihändig geradeaus, wo man schon Mühe hat, sich noch mit den Knien am Tank festzuklammern. Ein Weg-schmieren auf feuchtem Untergrund ist so gut wie überhaupt nicht zu befürchten.

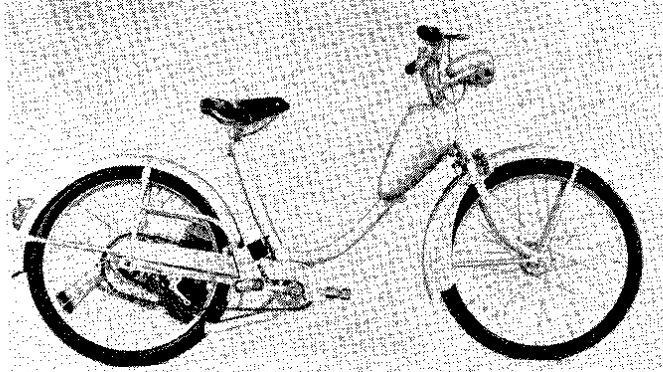
Das motorische Herz dieser Maschine ist der 2-Zylinder-JLO-Motor, den wir schon mehrfach in unseren Testberichten zu behandeln hatten, zuletzt noch in der vorigen Ausgabe im Rahmen unseres Testberichtes über die Hercules 322. Dieses Triebwerk mit seinem seidenweichen Lauf dürfte also unseren Lesern bereits so weitgehend vertraut sein, daß wir uns auf die wichtigsten technischen Daten beschränken können: 15,1 PS Leistung bei 6000 U/Min., Zweitakt-Zylindermotor mit einem Vergaser, Treibstoff-Normverbrauch 3,2 Ltr./100 km, unser Test-verbrauch 4,6 Ltr./100 km bei flotter Fahrt, im Gelände annähernd 5 Ltr./100 km. Höchstgeschwindigkeit gestoppt: 112 km/Std. in beiden Richtungen im Mittel.

Wie durchweg alle Maschinen mit 16-Zoll-Rädern, macht auch die Expreß Radex 250 einen außerordentlich geschlossenen Ge-

Wieder was Neues: Das Roller-Moped

Im Gegensatz zum Fahrer eines Motorrollers hat der Mopedfahrer unter Schlechtwetter ebenso sehr wie der Radfahrer zu leiden. Bezeichnenderweise versuchen viele Mopedfahrer, dem Unbel durch primitive Anbringung von Blech- oder Hartpapp- tafeln abzuhelfen.

Dem Moped ermangelten bisher entsprechende Schutzvorrichtungen, weil deren Gewicht nicht ohne weiteres mit dem



Als Moped sieht die „AMORETTO“ ein wenig nackt aus. Aber man kann doch beeindruckt sein von der klaren technischen Linienführung. Die Hinterradfederung durch Gummiblock ist ein gute Sache. Die Motoraufhängung neben dem Hinterrad erspart Komplikationen mit der zweiten Kette.

gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgewicht von 33 kg in Einklang zu bringen ist, wobei der Tankinhalt sowie Ausrüstungsgegenstände wie z. B. Kippständer, Gepäckträger und Werkzeugbehälter mit Werkzeug außer Ansatz bleiben. Auch gegen eine Überschreitung der Gewichtsbeschränkung durch nachträgliche Anbringung einer Windschutzscheibe, von Gepäcktaschen und ähnlichen Dingen wird behördlicherseits nichts eingewendet, kurz: nachträgliche Ausstattungen, die den Fahrkomfort des Mopeds steigern, sind zulässig.

Die Abbildung zeigt den Prototyp des neuartigen Mopeds „AMORETTO“ der amo-MOTOREN-GESELLSCHAFT MBH, Berlin-Schöneberg, und zwar mit seinen „karosablen“ Aufbauten am Standard-Modell. Damit sind die bisher durch Schlechtwetter bedingten Nachteile des Mopeds gegenüber dem Motorroller beseitigt, und außerdem erhält es dadurch nachträglich das so beliebte Aussehen eines solchen.

Die Verwandlung der „AMORETTO“ in ein Roller-Moped kann jeder selbst in wenigen Minuten vornehmen. Das Gestell des 400 mm breiten, als Kleiderschutz ausgebildeten Frontbleches wird an den beiden Befestigungsbolzen des Tanks am Hauptrohr angeschraubt. Das ebenfalls anschraubbare Mittelteil leitet zur rückwärtigen „Karosserie“ über, die nach Abnehmen des Sattels einfach über das Sattelrohr und das hintere Schutzblech gestülpt und an vier Punkten des Rahmenhinterbaues festgeschraubt wird. Schwammgummieinlagen verhindern jedes Klappern. Die „Karosserie“ verhüllt links den Motor und die Antriebsteile, während die rechte Seite als Gepäckraum und Werkzeugbehälter ausgebildet ist. Vorderradfederung und hintere Schwinge mit Druckgummifederung vervollkommen den Fahrkomfort.

Bereifung 23 x 2"
Die „AMORETTO“ hat 2 durch Schaltdrehgriff zu betätigende Gänge.
Ihre minimale Geschwindigkeit ist 7 km/h
ihre maximale Geschwindigkeit ist 45 km/h

samteindruck, der durch die formschönen, seitlich tief heruntergezogenen Kotflügel noch verstärkt wird. Batterie und Werkzeugkasten sind in einem Blechgehäuse verschwunden, das den Raum zwischen Motor und Hinterrad gut ausfüllt. Die Maschine ist serienmäßig mit einer Doppel-Sitzbank ausgestattet, bei einer Federung dieser Qualität das einzig richtige. Zu erwähnen wäre besonders das ungewöhnlich saubere und liebevolle Finish. Die fischsilber-blaue Lackierung im Verein mit der reichlichen und qualitativ sehr guten Verchromung macht es einem zur Freude, diese Maschine anzusehen. Zu hoffen bleibt,

Steigfähigkeit im 1. Gang	18 %
im 2. Gang	12 %
Tankinhalt	5,5 Liter Gemisch
Motor a m o, Zweitakt, Steilstromspülung	49,5 ccm
Leistung	1,5 PS bei n = 4500
Verbrauch	1,4 Liter bei 30 km/h
Preis des Standard-Modells	DM 610,—
und der Verkleidungsteile	DM 188,—

Die „AMORETTO“ genießt dabei alle Vorteile des Mopeds, und zwar: Steuer-, Zulassungs- und Führerscheinfreiheit.



Die Amo-Leute sind belle — wie alle Berliner! Mit ein paar Handgriffen ist das nackte Rohr geschickt verkleidet und der Fahrer geschützt. Und doch läuft das ganze als Moped weiter. Denn die Verkleidung wird als Zubehör bei der Gewichtsbestimmung (33 kg) nicht mitgewogen. Wenn man von der jungen Dame nur nicht sagen wird, das Klappern gehöre zum — Fahrwerk! Das ist unsere einzige Sorge „bei det Janze“.

Wenn ein Reifen platzt . . .

. . . geschieht nach französischer Meinung folgendes:
Der **Amerikaner** wirft ihn weg und kauft einen neuen; ohne etwas zu denken, ohne etwas zu sagen.
Der **Engländer** bringt den Reifen in die nächste Vulkanisieranstalt.
Der **Deutsche** studiert sofort ein Handbuch über „Wie verhalte ich mich bei Reifenpannen?“
Der **Russe** macht aus dem Reifen 50 Paar Stiefelabsätze.
Der **Schweizer** nimmt künftig zwei Reserveräder anstatt eines mit.
Der **Italiener** schimpft auf die Regierung.
Der **Franzose** schreibt einen Beschwerdebrief an die Reifenfabrik —
und der **Schotte** . . . gibt das Autofahren ganz auf. (mop)

daß es den Expreß-Werken möglich ist, durch Auflage einer größeren Serie den Preis der Maschine noch um einiges zu senken, um mit der Konkurrenz der Häuser mit riesigen Fertigungszahlen Schritt halten zu können. Es ist wirklich wünschenswert, daß derart fortschrittlich denkende Firmen, die die Verpflichtung ihrer Tradition darin sehen, konstruktiv nicht nur „up to date“ zu sein, sondern ihrer Zeit vorauszuweichen, nicht von dem verderblichen Strudel ergriffen werden, der in den letzten Wochen schon so manches Werk von Rang und Namen in den Abgrund gerissen hat!

Robert Poensgen