

Neue Motorräder für unsere Armee

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **114 (1948)**

Heft 8

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21144>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Neue Motorräder für unsere Armee

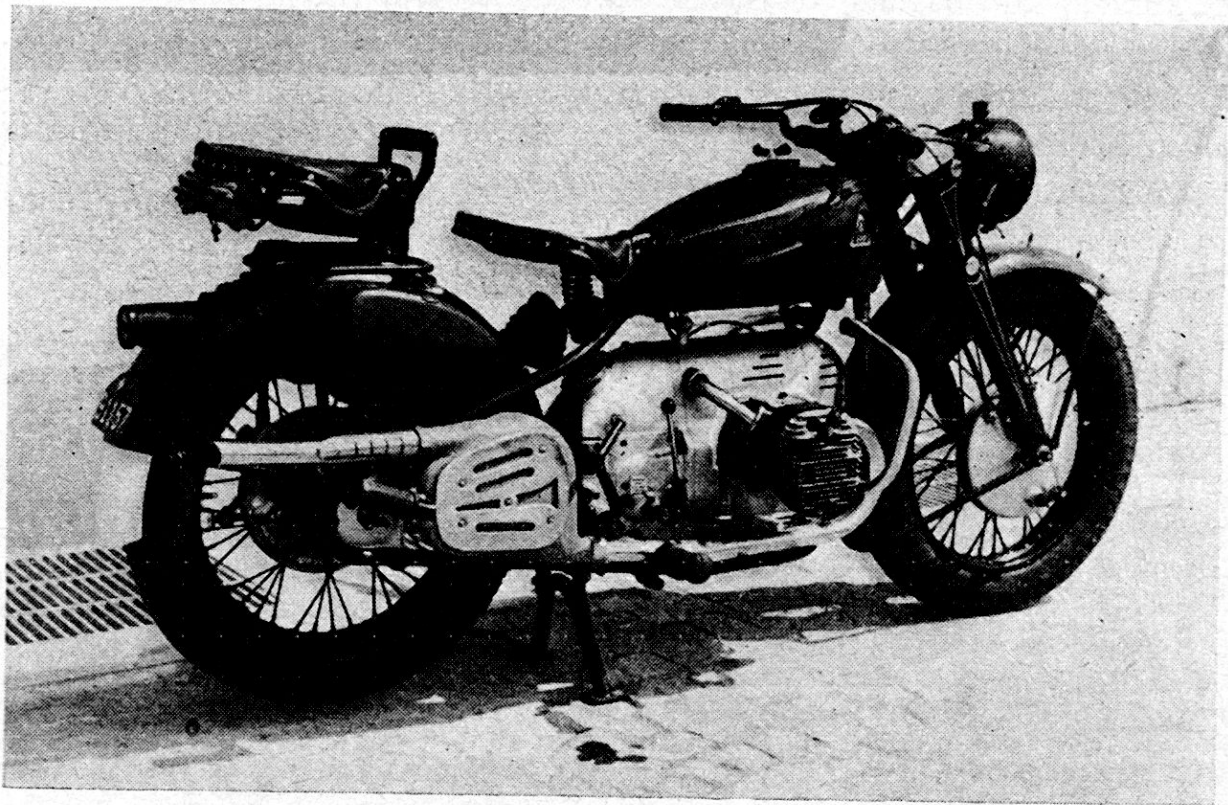
Unter der fachkundigen Leitung von Major Tavernier von der kriegstechnischen Abteilung absolvierten kürzlich die für den technischen Dienst verantwortlichen Instruktionsskader der verschiedenen Waffen einen Einführungskurs, um mit neuen Motorradtypen vertraut zu werden.

Diese sehr begrüßenswerte Einrichtung eines Einführungskurses vor der bevorstehenden Indienstnahme der neuen Fahrzeuge wird sich in der Ausbildung am neuen Gerät, bei dessen Wartung und Pflege nur günstig auswirken.

Da mit diesen Kursen der Schleier, der über der Entwicklung dieser beiden Motorradtypen hing, gewissermaßen gelüftet wurde, ist es wohl nicht verfrüht, in der militärischen und Fachpresse ein Näheres darüber zu berichten.

Die beiden bisher zur Abgabe an die Motordf.-Rekruten gelangten Modelle A 680 als Solomaschine und A 1000 als Seitenwagengespann werden nicht mehr gebaut. Deshalb wurde die schweizerische Motorrad-Industrie von der K.T.A. mit der Entwicklung sowohl einer neuen armeetauglichen Solomaschine, wie auch einer für den Seitenwagenbetrieb geeigneten, etwas stärkeren Maschine betraut.

Nach längeren eingehenden Versuchen, zum Teil auch bei der Truppe,



sowie speziellen Erprobungen des verwendeten Zubehörmaterials, sind die beiden Maschinen nun für den Serienbau reif geworden. Die ersten Serien stehen bereits in Montage und werden noch im Laufe dieses Sommers an die Truppe, bzw. den Motrdf.-Rekruten zu einem reduzierten Preis abgegeben. Entsprechend der verteuerten Herstellung der in jeder Beziehung Vertrauen erweckenden Konstruktionen wird der Abgabepreis etwas höher sein als der bisherige Ansatz für die A 680 resp. A 1000. Da andererseits der Bund für die Motorisierung unserer Armee alles Interesse am Verkauf dieser Maschinen hat, wurden erstmals im Äußern der Fahrzeuge gewisse Konzessionen gemacht, welche, ohne die Kriegstüchtigkeit der Maschinen herabzumindern, ihnen eine gefällige, ja sogar elegante Form geben.

Die Überlegung ist zweifellos richtig, daß der Motorradfahrer, der sein Dienst-Motorrad in Zivil fährt, eine «schöne und elegante Maschine» besser im Stand halten und pflegen wird als einen «tarnfarbenen klotzigen Traktor», der gerade gut genug erscheint, um damit im größten Schmutz herumzufahren.

Daß ein Zweckfahrzeug, wie die beiden wirklich maximal geländegängigen Motorräder, mit geringem Aufwand auch äußerlich «schön» sein kann, wird meines Erachtens durch diese Konstruktion bewiesen.

Da auch die armetaugliche Seitenwagengondel nicht unbedingt eine unförmige Kiste sein muß, wurde ein gefälliger aber gleichwohl robuster Seitenwagen gebaut. Seine Hauptmerkmale gegenüber den bisherigen Ausführungen sind das abgefederte Seitenwagenrad, der große Gepäck- und Werkzeug-Raum, sowie das hintenliegende Reserverad mit Gepäckträger. Die Befestigung an der Maschine erfolgt nach dem Dreipunktsystem. Als Konzession an die Eleganz besitzt der Seitenwagen ein stromlinienförmig verschaltes Rad, das sich gleichwohl leicht auswechseln läßt.

Nachstehend einige technische Daten der beiden Maschinen:

Bezeichnung	A 580 (Solo)	A 750 (mit Seitenwagen)
Fabrikation	Condor	Condor
Typ	Boxer - L	dito
Anzahl Zylinder ..	2	2
Versetzung	39 mm rechts	39 mm rechts
Zyl.-Inhalt	577 ccm	744 ccm
Bremsleistg. max..	20 PS	25 PS
Steuer-PS	2,95	3,80
Leistungsgewicht .	2,9 kg/PS	2,8 kg/PS
Ventilsteuerung ..	seitengesteuert	dito
Zündung	Batterie-Dynamo 6 V	dito
	umstellbar von außen	
	am Scheinwerfergehäuse	

Zündverstellung	automatisch	dito
Schmierung	durch Pumpe, Carter als Ölbehälter	dito
Inhalt Öl	2,7 l	2,8 l
Öldruckkontrollampe	am Scheinwerfergehäuse	dito
Vergaser	OBA mit Luftvorwärmeeinrichtung	OBA dito
Kupplung	Einscheiben, trocken	Zweischeiben, trocken
Getriebe	4 Vorwärtsgänge (mit Fußschaltung) + Untersetzung für Gelände = 8 Gänge	dito + Rückwärtsgang
Kraftübertragung	durch Kardanwelle	dito
Rahmen	Rohrrahmen verschraubt mit Sturzbügel	dito dito
Gabel	Parallelogrammgabel mit innenliegenden Federn Gabelscheiden geschlossen aus Stahlblech geschweißt hydr. Stoßdämpfer, verstellbar	dito
Benzintank	Satteltank Inh. 17,5 l große Einfüllöffnung mit Bajonettverschluß Benzinhahn mit Doppelfilter Reservestellung 3 l Reserve	dito
Bremsen	Sehr große Trommel- bremsen	dito inkl. Seitenwagenrad Seitenwagenbremse mit H.R.-Bremse kombiniert Handbremse mit automatischer Arretierung
Achsen	Steckachsen, sämtliche Räder	auswechselbar
Bereifung	400-19 (Military)	dito
Schneeketten	Möglichkeit Schneeketten auf Vorder- und H.-Rad zu montieren (erspart Stollenpneu!)	dito
Auspuff	Topf aus Leichtmetall Inh. 5,3 l ergibt sehr geräuscharmen Lauf hoch gelegen, dadurch günstige Wattfähigkeit	dito
Sattel	Schwingsattel mit verstell- barer Druckfeder	dito
Seitenwagen		Typ Geko gefederte Dreipunktbefestigung S.W.-Rad mit Schwingachse Vorspur und Sturz gut ein- stellbar, 20-Liter-Kanister eingebaut.

<i>Hauptmaße und Gewichte:</i>	A 580	A 750
Länge über alles	2220 mm	2220 mm
Bodenfreiheit	160 mm	160 mm
Sattelhöhe	730 mm	730 mm
Leergewicht	188 kg	198 kg
		+ 130 kg für Seitenwagen

Betriebstoffverbrauch:

Mittlerer Verbrauch auf 100 km	4 Liter	5,5 Liter
Ölverbrauch auf 100 km	0,1 Liter	0,1 Liter
Fahrstrecke mit einer Tankfüllung	400 km	350 km (zirka)

Durch Verwendung vielfach der gleichen Bestandteile für die beiden Typen wird der Nachschub an Ersatzteilen und der Reparaturbetrieb bedeutend vereinfacht.

Fahreigenschaften der beiden Typen:

Sowohl die A 580 (solo) als auch das Gespann A 750 besitzen eine vorzügliche Straßen- und Kurvenlage. Dank der günstigen Schwerpunktlage und dem bequemen Schwingsattel wird das Fahren sehr angenehm und wenig ermüdend. Das vielseitige Getriebe mit den total 8 Vorwärtsgängen, verbunden mit der großen Bodenfreiheit der Maschinen, erlauben dem Fahrer, ein für Motorräder bisher als unpassierbar beurteiltes Gelände zu beherrschen und somit der vielfach gesuchten Geländegängigkeit des Pferdes einen großen Schritt näher zu kommen.

Hptm. Ryser, Instr.Of. der L. Trp.

AUSLÄNDISCHE ARMEEN

Aufrüstung der Sowjetunion

In der Sowjetunion wird mit Einsatz aller industriellen Kräfte an der Rüstung gearbeitet. An dem Mitte Juli gefeierten «Tag der Sowjetluftwaffe» erklärte der Minister der bewaffneten Streitkräfte in einem Tagesbefehl, die Flugzeugindustrie der Sowjetunion entwickle erfolgreich mehrmotorige *Flugzeuge* und Düsenapparate. Auch die Herstellung von Panzerwagen wird im Riesenausmaß betrieben. In der Industrie zur Fabrikation von Kampfwagen sind mindestens 200 000 Arbeiter beschäftigt, wobei die Panzermotorenindustrie nicht eingerechnet ist. Die «Neue Zürcher Zeitung» hat in einer interessanten Artikelserie auf die gewaltige Aufrüstung der *Panzerwaffe* hingewiesen. Darnach ist die Sowjetunion in der Lage, jährlich 45–50 000 Kampfwagen zu produzieren. Bei Einschaltung aller Reservepanzerwerke soll die Jahresproduktion sogar auf 60 000 Kampfwagen gesteigert werden können. Es besteht die Tendenz, eher leichtere, also raschere und gleichzeitig feuerkräftige Modelle zu bauen statt der schweren Riesenpanzer. Die jetzigen Standardmodelle sind der verbesserte T 34 mit rund 30 Tonnen und der verstärkte Typ «Stalin» mit 54 Tonnen Gewicht. Beide Typen sind versehen mit einer Langrohrkanone nicht unter Kaliber 12,8 cm. Es wird angestrebt, die während des Krieges noch primitiv gewesene Funkausstattung der Panzer zu ver-