

Frisier-Talent

Etwas Gemütlicheres und Betulicheres als ein 98er Motorfahrrad kann man sich kaum vorstellen. Und dennoch: Auch diese „Hebammenautos“ forderten Rennleidenschaft und Rekordhunger heraus. Der Mannheimer Willi Schreiber verblies so manchen hubraumstarken Konkurrenten.

bar gemacht werden, und auch vor den Lötarbeiten für den Rahmen schreckte Schreiber nicht zurück. Den Rest vervollständigte er innerhalb von zwei Jahren: Eine schnellere Vorgehensweise war nicht möglich, denn die Finanzierungsbasis bildeten 50 Pfennig „Sonntagsgeld“. Basteleien und Tüfteleien dieser Art führte Schreiber auch als frischgebackener Geschäftsmann und Ladeninhaber weiter. Auf Basis des 98er Sachs-Motors schuf er diverse Rennumbauten, die er zwischen 1934

Ob auf der Grasbahn, bei Bergrennen oder im Stadionoval: Willi Schreiber und die zierliche Express waren bei allen Amateur-Rennen der Ausweisklasse in der weiteren Umgebung von Mannheim auf Siegeskurs

und 1939 auch auf Sand-, Gras- und Aschenbahnen einsetzte.

Der 98er Sachs-Motor galt als lammfrommes Triebwerk. 1932 war der Nasenkolben-Zweitakter herausgekommen, mit 2,25 PS bei 3200 U/min alles andere als hochgezüchtet. Zu seiner Ausstattung zählten Gusszylinder, Korkkupplung, ein eingebautes Zweiganggetriebe und ein von Fichtel & Sachs selbst hergestellter Einfachst-Vergaser. Die so motorisierten Motorfahrräder erreichten Höchstgeschwindigkeiten um 55 km/h. Wichtiger war aber, dass sie die meisten Steigungen erklommen, sich als schier unverwundlich erwiesen und auch „von Laienhand“ einfach zu bedienen waren. Deswegen hatten die Konstrukteure großen Wert auf den Fahrrad-Appeal gelegt – Motorräder waren eine andere Welt.

Dies kümmerte Willi Schreiber wenig. 1934 begann der notorische Bastler, die Schweinfurter Triebwerke nach Feierabend ein wenig aufzupeppen. In den folgenden Jahren brachte er es auf immerhin sieben verschiedene Stufen der Leistungssteigerung. Die Tuning-Maßnahmen begannen mit dem Pflichtprogramm: Schreiber polierte Kanäle, vergrößerte Schlitze und veränderte die Auspuffanlage. Anfangs hatte er nur die Absicht, das behäbige Triebwerk ein wenig schneller zu machen. Während dieser Arbeiten formte sich im Hinterkopf langsam ein Gedanke, der dann deutlichere Gestalt annahm und den Bastelarbeiten ein ehr-

geizigeres Ziel gab: Die 125-Kubik-Klasse wurde im Rennsport immer populärer, da stand vieles noch offen. Wäre es vielleicht möglich, mit den Bordmitteln eines kleinen Sachs-Händlers ein Fahrzeug auf die Beine zu stellen, das nationale oder internationale Rekorde aufstellen könnte? Ganz unmöglich schien dies nicht.

Und Schreiber begann später tatsächlich auf der Autobahn mit Rekordversuchen, die aber wohl zu keinen erwähnenswerten Resultaten führten. Er hatte da bereits auf größere Amal-Vergaser umgerüstet und die ursprüngliche Verdichtung von bescheidenen 1:5,4 so weit erhöht, dass der Motor nur noch mit speziellem

Schreibers dürres Motorfahrrad räumt auch in der 250er Klasse die Pokale ab

Rennkraftstoff lief. Die Schwungmagnet-Anlage von Bosch behielt er allerdings bei, setzte etwas mehr Frühzündung und eine „heißere Kerze“ ein. Am originalen Express-Fahrwerk gab es auch einiges zu tun. Schreiber benutzte Hochdruck-Fahrradreifen auf Holzfelgen. So kam er auf ein Gesamtgewicht unter 30 Kilogramm. 85 km/h lief das Schreiber-Motorfahrrad!

Also wurde Willi Schreiber zum Rennfahrer. Er trat beim Grasbahnrennen in



1934 eröffnete Willi Schreiber ein

Zweiradgeschäft in Mannheim. Er führte die Marke Express (natürlich Sachs-motorisiert) und wartete die Schweinfurter Triebwerke, die damals Dutzende von Konfektionären verwendeten. „Sachs-Schreiber“ hieß die Firma bald bei den Kunden und später auch im Adressbuch. Willi Schreiber hatte sich schon früh als Zweirad-Tüftler und hartnäckiger Bastler erwiesen: Sein erstes Motorrad baute er als 14-Jähriger komplett aus über hundert Einzelteilen zusammen. Ein kleiner DKW-Motor musste wieder gang-

Da wurde die Bastelei langsam ernst: Mit dem wassergekühlten Zylinder eines Bootsmotors holte Schreiber acht Siege. Nicht schlecht für einen 98er „Hühnerschreck“!

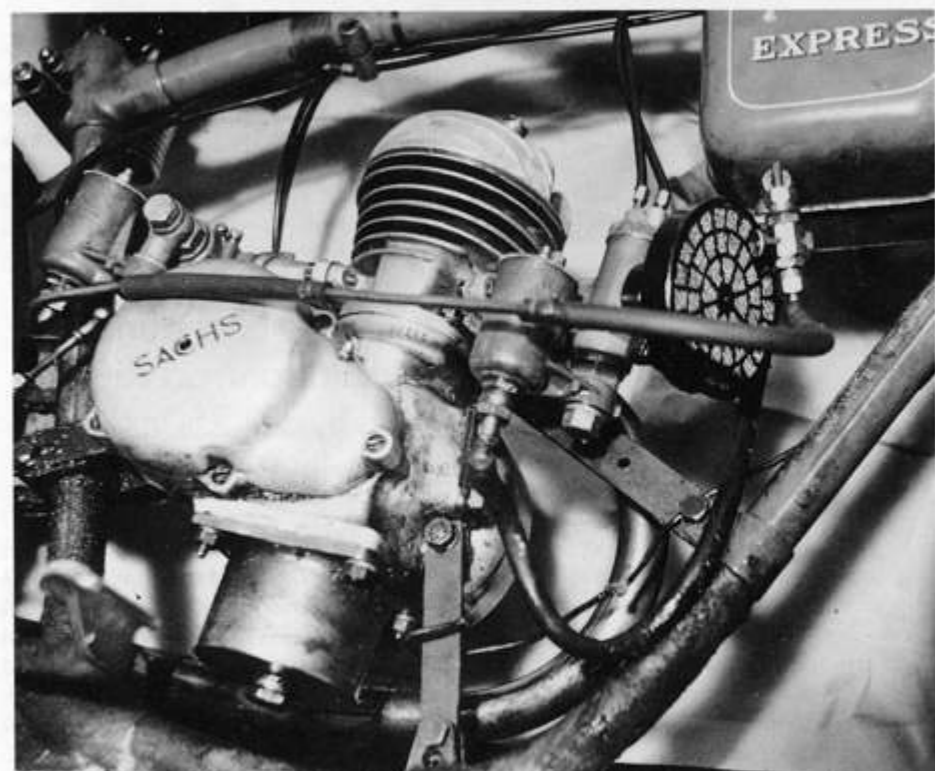
Schrittweise Aufrüstung: Der luftgekühlte Motor mit neuer Kanalführung und gegabeltem Ansaugkrümmer erwies sich als leistungsstark, aber auch als durstig und unzuverlässig



Erbach im Odenwald an und verließ den Platz als Sieger sowohl bei den 125ern als auch in der 250-ccm-Kategorie. Natürlich handelte es sich hierbei um die Klasse der „Ausweissfahrer“: Da waren keine reinrassigen Rennmaschinen oder gar Werksrenner am Start. Aber immerhin hatte hier ein 98-Kubik-Motorfahrrad doppelt abgeräumt und Standfestigkeit auch bei extrem hoher Belastung gezeigt. Dies gab Willi Schreiber Auftrieb. Als nächsten Schritt rüstete er den Motor mit Wasserkühlung aus. Dabei verwendete er den Zylinder eines Sachs-Bootsmotors. Dies brachte ihm Siege bei den Rennen im Herxheimer Stadion, bei „Rund um Heidelberg“ (125 ccm), beim Dallenbergrennen in der Nähe von Würzburg (125 ccm) und auf der Sandbahn in Herxheim (250 ccm) ein. Acht erste Plätze holte er aus sechs Einsätzen in der 125er- und 250er-Kategorie. Nicht schlecht für einen 98-ccm-Hühnerschreck!

An ein Aufhören war jetzt nicht mehr zu denken. Die Presseberichte hatten seinen Namen bekannt gemacht, die Firma Fichtel & Sachs seine Erfolge wohlwollend zur Kenntnis genommen. Weitere Verbesserungen standen also an. Schreiber kehrte zur Fahrtwindkühlung zurück und setzte nun einen Leichtmetallzylinder mit Gusslaufbuchse und völlig neuer Kanalführung ein. Der Verbrauch stieg damit auf etwa zehn Liter. In einer weiteren Ausbaustufe stellte er eine Doppelvergaser-Anlage mit gegabeltem Ansaugkrümmer her. Der luftgekühlte Motor erwies sich aber insgesamt als etwas heikel, der wassergekühlte wurde wieder eingebaut und brachte weiterhin die nun schon gewohnten Erfolge.

Mittlerweile sind wir im Jahr 1937 angelangt. Für die folgende Saison hatte Schreiber wieder ein luftgekühltes Triebwerk vorbereitet. Erneut kam ein Aluzylinder mit Gussbuchse zum Einsatz, kombiniert mit einer 18-mm-Doppelvergaser-Anlage. Dieses Mal saßen sich die Vergaser 180 Grad gegenüber, einer streckte also seinen Trichter in Fahrtrichtung, der andere nach hinten. Schreiber hatte aber noch tiefer in die Trickkiste gegriffen. Unter dem Motor befand sich jetzt ein Metallzylinder – eine Ladepumpe eigener Konstruktion, betätigt von einem Exzenterantrieb. Zum ersten Mal war damit das originale Kurbelgehäuse des 98-ccm-Motors angetastet worden. Flansche wurden angeschweißt, Schraubenlöcher gebohrt. Nach einigen Rückschlägen war dieses Triebwerk für die Rennsaison 1938 einsatzbereit. Rennen in Herxheim (Stadion und Sandbahn), Kusel und Trier sahen



Ein tiefer Griff in die Trickkiste für die Saison 1938: Der Metallzylinder unter dem Gehäuse beherbergte eine Ladepumpe mit Exzenterantrieb. Die beiden Vergaser saßen nun auf separaten Ansaugstützen, einer wies nach vorn, einer nach hinten

Schreiber auf Ladepumpen-Sachs jeweils als Sieger in der 125-Kubik-Kategorie. Er erreichte dabei Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 95 km/h. In Trier gab es sogar einen Schreiber-Doppelsieg, auf dem zweiten Platz landete nämlich ein Fahrer, dem Schreiber die Maschine mit dem wassergekühltem Triebwerk überlassen hatte.

Für das nächste Jahr hatte er wieder Großes vor. Dieses Mal wollte er der Schlitzsteuerung zu Leibe rücken. Er verpasste dem Ladepumpenmotor eine Drehschiebersteuerung. Das Potential dieser Konstruktion konnte aber nicht mehr getestet werden: Schreiber sollte nämlich nach dem Willen der Sportbehörde künftig in der Lizenzklasse starten, weigerte sich aber, dies zu tun. Der Kriegsbeginn im September 1939 beendete dann weitere Rennexperimente. Im März 1948 meldete der Motorsport-Informationsdienst von Kurt Wörner: „Eine neue, selbstgebaute 125-ccm-Maschine, die mit ihrem Drehschieber-Ladepumpenmotor, Spezi-

„Einstweilen jedenfalls unsere herzlichsten Glückwünsche“, wimmelt Sachs den Bittsteller ab

alzyklern und zwei Amalvergäsern enorm schnell sein dürfte, hat der als Kleinmotorenspezialist durch viele Vorkriegserfolge noch bestens bekannte Mannheimer Willy Schreiber jetzt für die kommende Rennsaison fertiggestellt“. Zu Renneinsätzen kam es aber, so die Erinnerung von Schreibers Sohn Manfred, trotz dieser Ankündigung nicht mehr.

So stark Schreiber auch den Sachs-Motor modifizierte, Tank und Rahmen blieben original und stammten immer vom Oberpfälzer Hersteller Express, dessen Vertragshändler der Mannheimer ja war. Eigentlich müßte man annehmen, dass Sachs und Express über die Sporterfolge äußerst erfreut gewesen waren und diese in der Werbung deutlich herausstellten. Dies war aber nicht der Fall. Die beiden Unternehmen zeigten sich hinsichtlich „Sponsoring“ eher zugeknöpft, gratulierten höflich, spendierten aber weder Material noch Geldmittel. „Ihre Leistungen verdienen unsere volle Anerkennung, und wir werden sicher noch einmal Gelegenheit haben, dieser irgendwie Ausdruck zu verleihen. Einstweilen jedenfalls unsere herzlichsten Glückwünsche“ hieß es lapidar aus Schweinfurt im September 1936.

Sachs wollte wohl keine privaten Basteleien mit ungewissem Ausgang unterstützen, steckte sein Geld ausschließlich in



Und wieder ging ein Lorbeerkranz an Willi Schreiber. Wegen der Ladepumpe hängt der kleine Motor recht weit oben im Rahmen des Express-Motorfahrrads. Das Sachs-Logo prangt prominent auf Helm und Motor, Unterstützung vom Werk gab's trotzdem nicht



Fahrerlageridylle in den Dreißigern. Im Hintergrund der Ladepumpen-Renner, vorn die Vorjahresmaschine mit Wasserkühlung, die Schreiber einem befreundeten Fahrer überlassen hatte. In Trier sprang 1938 sogar ein Doppelsieg für die Mannheimer Mannschaft heraus

werksgeplante Einsätze: in „Winterfahrten“, „Mittelgebirgsfahrten“, „Alpenfahrten“ und Langstreckenrennen wie den französischen Bol d'Or, wo der 98er-Motor zwischen 1934 und 1936 jeweils den Goldpokal einfuhr. Sachs-Motorfahrräder kamen auch ausgiebig bei den „Geländetests“ der HJ, die als Wehrmachtzubringer fungierte, zum Einsatz.

Den Krieg überlebt haben zwei der Rennmotoren und ein Erinnerungsbuch mit Fotos. Die Motoren sind in den Räu-

men der Firma Schreiber, die heute immer noch existiert, ausgestellt. In einem kleinen „Werksmuseum“ finden sich zudem noch andere Sachs-Oldtimer wie zum Beispiel zwei Saxonette und ein Exemplar der Wankel-Hercules, für die die Firma Schreiber die Ersatzteilversorgung übernommen hat.

Text: Manfred Nabinger
Fotos: Nabinger, Archiv
redaktion@oldtimer-markt.de