

Bei der Nennung des Namens Windhoff läuten bei Oldtimerexperten alle Alarmglocken, nur wenige Motorradmarken verkörpern eine solch große Nachfrage wie diese. Ein Erwerb ist fast ausgeschlossen, die letzten existierenden Exemplare sind so sicher wie in der Bank von England verwahrt.



Aufgrund des veränderten Schalldämpfers am Auspuff dürfte diese Windhoff bereits der 2. Generation entstammen

Die Windhoff, eine Motorradlegende

Diese Rarität diente Edelschraubern als Basis Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (3), JK Archiv (3)

Hans Windhoff gründete 1907 in Berlin-Schöneberg die Apparate- und Maschinenfabrik AG. Zu Beginn der zwanziger Jahre erweiterte er zusätzlich mit der Firma Windhoff Motorenbau GmbH und entwickelte hier ein Motorrad mit Zweitaktmotor. Der Motor war ein liegender Einzylinder. Von dort ging die Firma nach Johannisthal und später nach Berlin-Friedenau. Der Zweitakter war ein wassergekühlter, liegender Einzylindermotor mit Ladepumpe. Mit der Maschine errang die Firma auf der Avus 1925 im Mai und September jeweils die ersten beiden Plätze der 125er-Klasse. Mit einer erreichten Streckenleistung von 1.451 Kilometern in 24 h wurde sogar ein Weltrekord erzielt. Außerdem wurden Modelle bis 175 cm³ aufgestockt, mit denen ebenfalls Doppelsiege auf der Avus erreicht wurden. Trotzdem stellte sich der erwartete Verkaufserfolg nicht ein, obwohl zusätzlich stärkere Motoren mit 493 und 517 cm³ zum Ein-

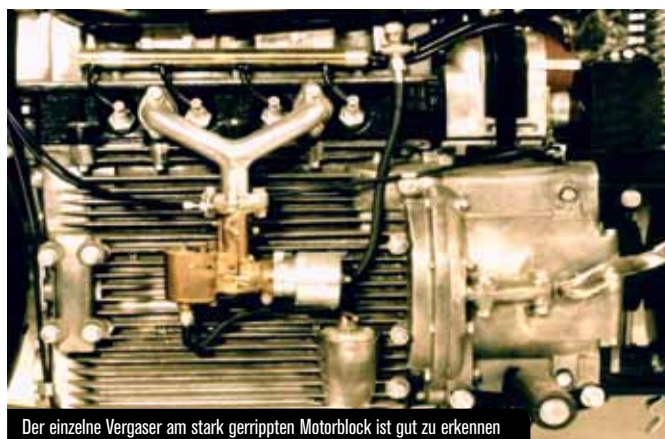
satz gebracht wurden. Windhoff begann daraufhin mit der Entwicklung großvolumiger Viertakter. 1927 überraschte er auf der Messe in Berlin mit einem Vierzylinder-Reihenmotor von 748 cm³ in einem Motorrad. Bereits 1931 wurde die Produktion nach insgesamt nur 1.430 gefertigten Exemplaren wieder eingestellt. Die Maschine wurde in Grundausstattung für den Preis von 1.750 Reichsmark an den Kunden abgegeben. Diese Summe war für jene Zeit fast schon ein Vermögen, zumindest konnten dafür bereits bescheidene PKW erworben werden. Zwischenzeitlich versuchte Hans Windhoff 1929 mit einer Maschine von 999 cm³ Hubraum in einem seitengesteuerten Zweizylinder-Boxermotor auf dem Markt Fuß zu fassen. Obwohl die Maschine moderne Parameter, wie Kardanantrieb und Vorderradfederung als Konstruktionsmerkmale, aufwies, war das Projekt nicht zu verkaufen. Der eigentlich in guten Verkaufserfolgen stehende

175-cm³-Motor der britischen Firma Villiers (siehe auch Lizenz bei Jawa) sollte im selbst entwickelten Fahrgestell bei Windhoff in Johannisthal zum Einsatz kommen, aber dieses Vorhaben scheiterte bereits während der Lizenzverhandlungen. An dieses Projekt angelehnte Nachbauten von Kurt Pohle wurden, vorsichtig ausgedrückt, als nicht produktionsreif auch 1932 ad acta gelegt. Der große Vierzylinder sowie das gesamte Motorrad glichen einer Revolution auf dem noch jungen Motorradsektor – und das dürfte die Maschine noch heute sein. Der Motor des 200 Kilo „Brockens“ leistete 22 PS, die Höchstgeschwindigkeit war laut Betriebsanleitung mit 120 km/h benannt. Die ersten Exemplare der beeindruckenden Vierzylindermaschine brüllten ihr Lied ungedämpft aus einem nach hinten abschragten, dicken Auspuffrohr in die Atmosphäre, besonders beim Losfahren konnten da schon die Laternen auf den Stra-

ßen schwanken. Windhoff war nicht der einzige Motorradkonstrukteur dieser frühen Zeit, welcher mit seinen Kreationen seiner Ära relativ weit voraus war. Die Herren Liebisch und Cockrell mit ihren „Böhmerland“- und „Megola“-Maschinen bewiesen an ihren Modellen auch damals bereits für die heutige Zeit erstaunlich moderne technische Details. Der aus zwei Leichtmetallhälften bestehende Zylinderkopf der Windhoff birgt eine durch Stirnräder angetriebene Nockenwelle (ohc 1922!!!). Die untere Hälfte des Zylinderkopfes fixierte vier Gusslaufbuchsen für den Zylinderblock, in denen die Kolben arbeiteten. Die Nockenwelle des in Längsrichtung eingebauten Reihenvierzylinders betätigte die im Querstrom-Zylinderkopf hängenden Ventile jeweils über einzelne Tassenstößel. Die Höchstleistung lieferte der Motor bei 4.000 Umdrehungen der Kurbelwelle, immerhin bedeutete das für die Nockenwelle im Viertaktmotor bei einem



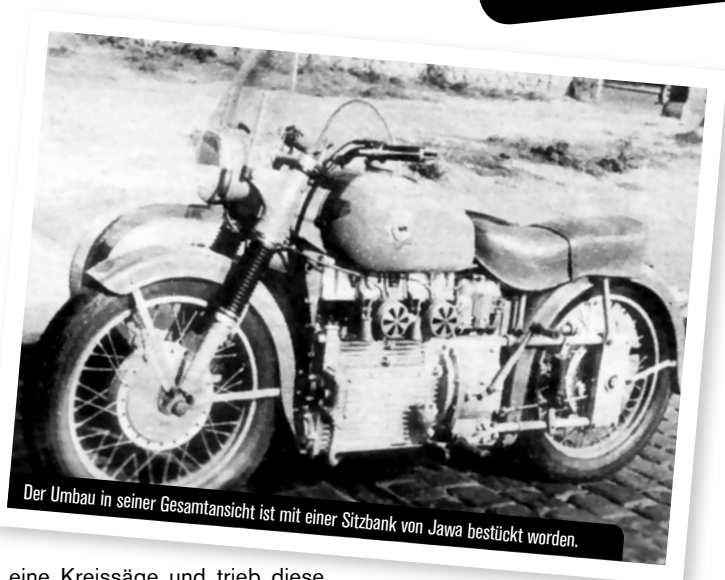
Der äußerst kompakte Motor- und Getriebeblock in der linken Seitenansicht



Der einzelne Vergaser am stark gerippten Motorblock ist gut zu erkennen

Arbeitsspiel, die Hälfte der Kurbelwellenumdrehungen. Die Kurbelwelle ist wie die Nockenwelle dreifach wälzgelagert, und die Pleuel wurden rollengelagert. Bei der Kühlung des Motors wählte Windhoff als ursprünglicher Fachmann für Kühltechnik eine pfiffig durchdachte Variante der kombinierten Luft- (Fahrwind) Ölkühlung. Den so schon hohen Ölbedarf des Motors erhöhte er und kühlte damit zusätzlich. Für die vorhandenen 6,5 Liter Ölvolumen verzichtete er sogar auf einen zusätzlichen Ölkühler. Das über den langen Umlaufweg transportierte Öl kühlte im extra großen Ölreservoir genügend ab. Die Einsparung einer Wasserkühlung brachte nicht nur im Winter wesentliche Vorteile. Die mechanische Geräuscharmheit wurde damit am vibrationsarmen Vierzylinder noch verbessert. Die Kühlrippen am großräumigen Motorgehäuse dienten der Großflächigkeit zur zusätzlichen Wärmeabführung. Die Kraftübertragung erfolgt von der handbedienten Mehrscheiben Lamellenkupplung über ein Dreiganggetriebe auf den Kardanantrieb zum Hinterrad. Das Fahren war schon gewöhnungsbedürftig, da ja damals nicht nur mit Gasdrehgriff die Geschwindigkeit reguliert wurde, sondern auch häufig die Zündverstellung von Hand den Drehzahlen angepasst werden musste. Wer das ganz besonders beim Startvorgang nicht exakt beherrschte, den „bestrafte“ die Maschine auf ihre Art, entweder sie verweigerte die Arbeit oder verteilte kräftige Ausschläge über den Kickstarter. Gegenüber dem ungefederten Hinterrad (scherzhaft auch gerne mit dem Ausdruck „... mit ohne Hinterradfederung!“ benannt) verfügte die Vor-

derpartie über eine Gabel mit zwei mehrlagigen Blattfedern und zusätzlichen Reibungsstoßdämpfern. Der gering wirkende Federungskomfort wird durch die relativ voluminösen Ballonreifen der Abmessung 26 x 3.50“ etwas verstärkt. Die Verzögerung der Geschwindigkeit erfolgte mittels Trommel- und zusätzlicher Kardanbremse. Auf die Bremswirkung durch den Motor wurde in der Betriebsanleitung besonders eine Unterweisung eingearbeitet. Der gewaltige Motor war das tragende Hauptteil der Maschine. Der komplette Lenkkopf war am Vorderende des Motors angeschraubt. Von der Einheit Motor-Getriebeblock führten vier stabile nahtlose Stahlrohre nach hinten, daran waren der Achsantrieb und das Hinterrad sowie Anbauten befestigt – soweit ein kurzes Resümee zu einem bemerkenswerten Motorrad von einem bemerkenswerten Konstrukteur. Selbst bei guten Oldtimerveranstaltungen sieht man nur noch ganz selten so eine Rarität. Das sah allerdings vor etwa 60 Jahren noch ganz anders aus, da gab es sehr wenige Leute die bereits die „richtige Nase“ für so ein Exemplar zur Erhaltung für spätere Zeiten als technisches Nationalgut hatten. Entweder das Fahrzeug war irgendwie zur Absicherung des Lebensunterhalts verwertbar, dann wurde es dafür hergerichtet, und wenn nicht, war es eben ein Teilespender für notwendige Dinge (siehe im Bericht vom Museum in Suhl (Heft 01/2012), wo eben eine für heutige Verhältnisse traumhafte Simson Supra zur fahrenden Kreissäge umgebaut wurde. Apropos Kreissäge, in der ost-sächsischen Oberlausitz baute sich zu jener Zeit ein Landwirt



Der Umbau in seiner Gesamtsicht ist mit einer Sitzbank von Jawa bestückt worden.

eine Kreissäge und trieb diese mit dem Motor einer Norton Manx(!!!) an. Deren Beispiele könnte die heutige ältere Generation viele beisteuern. Dass im Raum Leipzig ein Edelschrauber eine Windhoff „modernisierte“, war somit eher eine kleine Sünde, die beigelegten Schwarz-Weiß-Abbildungen wurden jetzt in einer alten Zeitung wiederentdeckt. Abgesehen von der verstümmelten Windhoff hat der gute Mann eine Reihe anzuerkennende technische Details in seinen Umbau einfließen lassen. Ein Totlumbau auf Hinterradfederung, egal ob Schwinge oder Geradweg, war dem Erbauer sicher zu aufwändig und nicht ohne größere Probleme lösbar. Ergo blieb das ungefederte Heck, und vorn wurde eine zeitgenössische Telegabel installiert, die Fahreigenschaften waren somit sicher nicht ideal, aber ein sehr ungewöhnliches Motorrad war entstanden. In die 19“-Räder passten die BK-Naben, der vordere Kotflügel könnte eine Anleihe bei Jawa sein und hinten evtl. auch von der BK. Zwei BVF-Vergaser an die vorhandenen Flansche am Zylinderkopf vom

ehemals einzelnen Hosenbeinansaugrohr zu montieren war einfach lösbar. Wenn der Erbauer die originalen Teile aus der Zeit vor dem Umbau gut gelagert hat, war ein Rückbau vom „Sündenfall“ dann auch leicht realisierbar, da ja im besonderen Fall kein Rahmen zum Zersägen vorhanden war.

Im folgenden Bericht sollen die englischen „Zwitter“ beleuchtet werden.

NEU im Shop

Buch

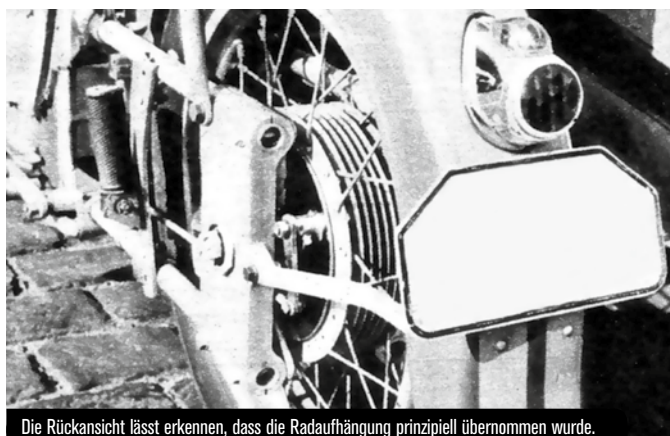
AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info



Die Rückansicht lässt erkennen, dass die Radaufhängung prinzipiell übernommen wurde.



Die Bestückung des Umbaus mit zwei Vergasern ist gut zu erkennen, davor die „Luftfilterchen“ der frühen 50er-Jahre.