

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 19 (1943-1944)
Heft: 2

Artikel: Das Motorrad als moderne Kampfwanne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-704211>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Motorrad als moderne Kampfmaschine

Geschwindigkeit — mit diesem Worte läßt sich vielleicht am ehesten unser Zeitalter charakterisieren, denn nicht nur der Ablauf unseres täglichen Lebens, sondern auch die Kriegführung widerspiegelt die obige Devise.

In den letzten 20 Jahren machte die Kriegführung größere Fortschritte als in den vergangenen zwei Jahrtausenden. Die schwerfälligen Aufmärsche des ersten Weltkrieges, die starren Operationspläne, wurden von den kurzfristigen Blitzkriegen abgelöst. Wenn wir die verschiedenen motorisierten Kampfmittel betrachten, so finden wir neben den Riesenflugzeugen, dem 52-Tonnen-Tank, ein Rekognoszierungsfahrzeug, das kein Hindernis kennt — das Motorrad. In den unmittelbaren Vorkriegsjahren erfreute sich unter allen motorisierten Fahrzeugen das Motorrad der geringsten Popularität. Während der Kriegsoptionen in Holland, Belgien, Norwegen, Frankreich und am Balkan staunten die Gegner des Motorcykls, als die deutsche Heeresleitung dasselbe häufig in Anwendung brachte. Besonders als die Motorradtruppen im Balkanfeldzug auf steilen ungangbaren Felsgebieten Sturmangriffe durchführten, stand es außer Zweifel, daß das Motorrad zu einer entscheidenden Kampfmaschine wurde.

Wenn die rasche Fortbewegung die unumgängliche Vorbedingung zum Erfolg bedeutet, dann wird die Brauchbarkeit der Kampffahrzeuge zunächst an deren Schnelligkeit gemessen. Die Erfordernisse der Geschwindigkeit erfaßt auch die Beweglichkeit, Elastizität, Bergbesteigung, Betriebssicherheit und wer weiß wie vieler solcher Komponenten, welche mittelbar oder unmittelbar die rasche Fortbewegung des Fahrzeuges beeinflussen. Wir können daher mit ruhigem Gewissen behaupten, daß das Motorrad all diesen Anforderungen im höchsten Maße entspricht, denn seine hervorragendste Eigenschaft ist eben die Geschwindigkeit. So unglaublich es auch klingen mag, so ist das Motorrad, im allgemeinen flinker als der Kraftwagen, — da der letztere die Vorteile seiner vier Räder z. B. auf nassem, gleitenden Wege nicht in genügendem Maße ausnützen kann. Auf den Motor jeder Pferdekraft eines Kraftwagens entfallen gegenwärtig 25—30 kg vom Gesamtgewicht des Autos, das jedoch bei den speziellen Geländefahrzeugen wegen der größeren Last des Wagens noch ungünstigere Relationen zeigen kann. Bei dem kleineren Motorrad fällt dieses Gewicht auf 10 kg pro Pferde-

kraft, fachmännisch ausgedrückt ist daher die «Gewichts-PS-Relation» zumindest zweimal so günstig als jene des Kraftwagens. Die Geschwindigkeit ist — wie allgemein bekanntlich — in gerader Gleichung, Kraft und umgekehrt mit Masse. D. h. je größer die Motorkraft ist, die der Fortbewegung der Masse zur Verfügung steht, desto flinker und schnelligkeitentfaltender wird das motorisierte Fahrzeug. Hieraus ist auch zu schließen, daß das Motorrad die Erklöpfung steiler Anhöhen leichter bewältigt als der Kraftwagen, und auch bei Ueberwindung von Terrainschwierigkeiten weniger Hindernissen begegnet.

Aus militärischem Standpunkt ist es beim Motorrad von unbezahlbarem Vorteil, daß die Annäherung an den Zielpunkt von schmalstem Pfade aus erreichbar ist. Auf Berghängen, Seeufern, und gewundenen Gebirgslehnen kann der geübte Motorradfahrer selbst den vorzüglichsten Reiter überbieten. Dabei wäre zu bemerken, daß das Motorrad infolge seines geringen Gewichtes nicht so rasch in Sand und Kot versinkt als der unvergleichlich schwerere Kraftwagen. Auf das 200 kg schwere Motorrad ohne Beiwagen entfällt ein Druck von je 100 kg pro Rad, während auf jedes Rad eines sechsrädrigen Lastwagens — mit Rücksicht auf dessen Eigengewicht von durchschnittlich 2500 kg eine Belastung von über 400 kg fällt. Unter diesen Umständen bewegt sich das Motorrad mit Leichtigkeit auf solchen Gebieten, wo der Kraftwagen bereits den Dienst versagt. Sollte jedoch

das Motorrad auf aufgeweichtem Terrain trotzdem versinken, so können es zwei Männer ohne Schwierigkeit «aus der Patsche ziehen».

Schließlich ist ein wichtiges Argument, das für das Motorrad spricht, dessen geringerer Gummi- und Betriebsstoffverbrauch, der gerade in Kriegzeiten von lebenswichtiger Bedeutung ist. Dies ist jedoch nur für den Fall zu verstehen, wo das Motorrad statt des Kraftwagens eingesetzt wird. Wenn der Truppenkommandant an Stelle von Automobilen Motorräder verwenden kann, dann werden pro 100 km 50—70 Liter Brennstoff eingespart.

Das Motorrad kann zufolge seiner hervorragenden Kampfeigenschaften große Vorteile und Möglichkeiten in der Kampfhandlung entfalten. So z. B. als Vorposten, Aufklärer, «Meldereiter», und Verbindungselement. Als selbständige, flotte Truppenformation kann die motorisierte Abteilung zu überraschenden Ueberfällen auf den Feind angewendet werden und durch ein unverhofftes Auftreten in dessen Flanke oder Rücken große Verwirrung anstellen. Auf dem «Solo»-Motorrad (ohne Beiwagen) können zwei Personen Platz nehmen, die mit Gewehren und Handgranaten ausgestattet sind, während auf denjenigen mit Beiwagen drei Soldaten sitzen und im Anhängewagen sogar Maschinengewehre untergebracht werden können. Wegen seiner Beweglichkeit und relativ starken Bewaffnung ist das Motorrad ein geschätztes und wertvolles Kampfmittel.



Krad-Abteilung einer deutschen Panzerdivision.



Russische Motorrad-Abteilung an der Kaukasusfront.

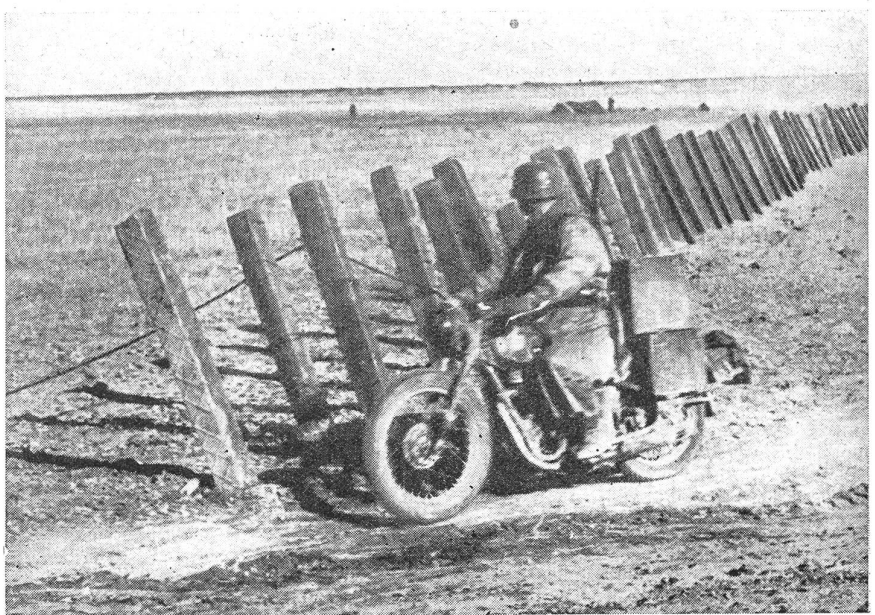
Nicht jedes Motorrad aber eignet sich zum Kriegsgebrauch, denn das für Kriegszwecke in Anwendung zu bringende Rad wird nicht auf betonierten Straßen und Chausseen laufen, sondern sich vielmehr in jenen unwegsamen Gebieten bewegen, wo es ständigen Erschütterungen ausgesetzt ist. Aus diesem Grunde ist das Kampfmotorrad von viel schwererer und massiverer Konstruktion. Die Seele des Motorrades ist dessen Motor, der ihm die Bewegungskraft verleiht. Da sich zufolge der stärkeren Konstruktion und überdimensionalen Bestandteile das Gewicht des Motorrades zu dessen Nachteil gestaltet, müssen eben diese Nachteile durch die Verstärkung der Motorkraft ausgeglichen werden.

Nachdem das Motorrad in kriegerischen Verhältnissen mit allen Unbilden der Witterung rechnen muß, ist es am zweckmäßigsten, wenn ein Blockmotor in die Maschine eingebaut wird, der eine geschlossene Motoreinheit bildet. Der in einem Block gebaute Motor gewährt nicht nur den besten Schutz gegen Schmutz und Kot, sondern ist auch im Falle von Abstürzen geringeren Beschädigungen ausgesetzt. Nach der Zahl der Zylinder finden wir ein- und zweizylindrige Motorräder. Das einzylindrige Motorrad besitzt weniger Fehlerquellen, während das zweizylindrige durch die Verdoppelung der Kraftentfaltung in derselben Zeiteinheit eine viel stabilere, gleichmäßigere Fortbewegung aufweist. Sowohl das leichte Gewicht wie gute Abkühlungsmöglichkeit sprechen dafür, daß neuerdings die Bestandteile des Motors aus Aluminium und anderen Leichtmetallen verfertigt werden. Es ist wichtig, daß der Karborator von einfacher Beschaffenheit und leicht zu reinigen sei, und wenig

Bestandteile enthalte, die einen zeitweisen Ersatz erfordern. Die Frage der Federung ist von ungeheurer Wichtigkeit, denn durch das ständige Rütteln und Aufschlagen, ist nur eine gute Federung das geeignete Schutzmittel. Vom Standpunkt des Geländeganges ist der tiefste Punkt des Motorrades, resp. dessen Entfernung vom Boden von Wichtigkeit. Die niedrige Maschine bleibt bei jeder Unebenheit des Weges stecken, was das häufige Ueberschlagen der Maschine zur Folge hat und auch die vollkommene Betriebsunfähigkeit nach sich ziehen kann. Zwischen den Kotflügeln und Rädern sollte ein entsprechender Zwischenraum gesichert werden, damit der zwischen ihnen angesammelte Schmutz, Kot oder Schnee, die Räder am Rollen nicht hindert.

Aus kampftechnischen Rücksichten wird an das Motorrad noch eine besondere Anforderung gestellt: die Geräuschlosigkeit, die teilweise dadurch zu erreichen ist, daß die Auspuffrohre mit Lautdämpfern versehen werden. Im übrigen wird die Lautlosigkeit auch so gesichert, daß der Motor so stark dimensioniert wird, daß er maximal nie in Anspruch genommen werden muß. Der Motor macht bekanntlich nur dann ein so starkes Geräusch, wenn seine Kapazität bis zum höchsten Maße gesteigert wird.

Mit der Erzeugung von Motorrädern hat sich sozusagen jeder Staat vor dem Kriege befaßt, im besondern aber England und Deutschland. (B.M.W.) Bayerische Motorenwerke, Zündapp-Werke, N.S.U. und D.K.W. In England die Rudge, Ariel und Douglas-Werke von Bedeutung. Unter den italienischen Fabriken erzeugen Guzzi, Fiat und Ansaldo Kriegsmotorräder. Die wahre Form und Ausführung des Kriegsmotorrades wurde in diesem Kriege zum erstenmal von den B.M.W.-Werken gefunden, dessen Type vor einigen Monaten von der Zündapp übernommen und genau nachgeahmt wird. Dieser Motorrad-Type trägt die Bezeichnung B.M.W. R. 75. Die besondere Eigenheit dieser Type, die das Terrain vollkommen beherrscht, besteht darin, daß die Räder des Beiwagens von einer Walze betrieben werden, und außerdem Geschwindigkeitswechsel wegen der großen Last, auch eine Rückkoppelung angebracht ist. Die Höchstgeschwindigkeit des Motorrades bei voller Belastung beträgt 100 Stundenkilometer; dasselbe kann auch einen steilen Hang mühelos erklimmen, bei einem Brennstoffverbrauch von 9 Liter bei 100 km. R. B.



Deutscher Krad-Melder auf der Halbinsel Krim.