



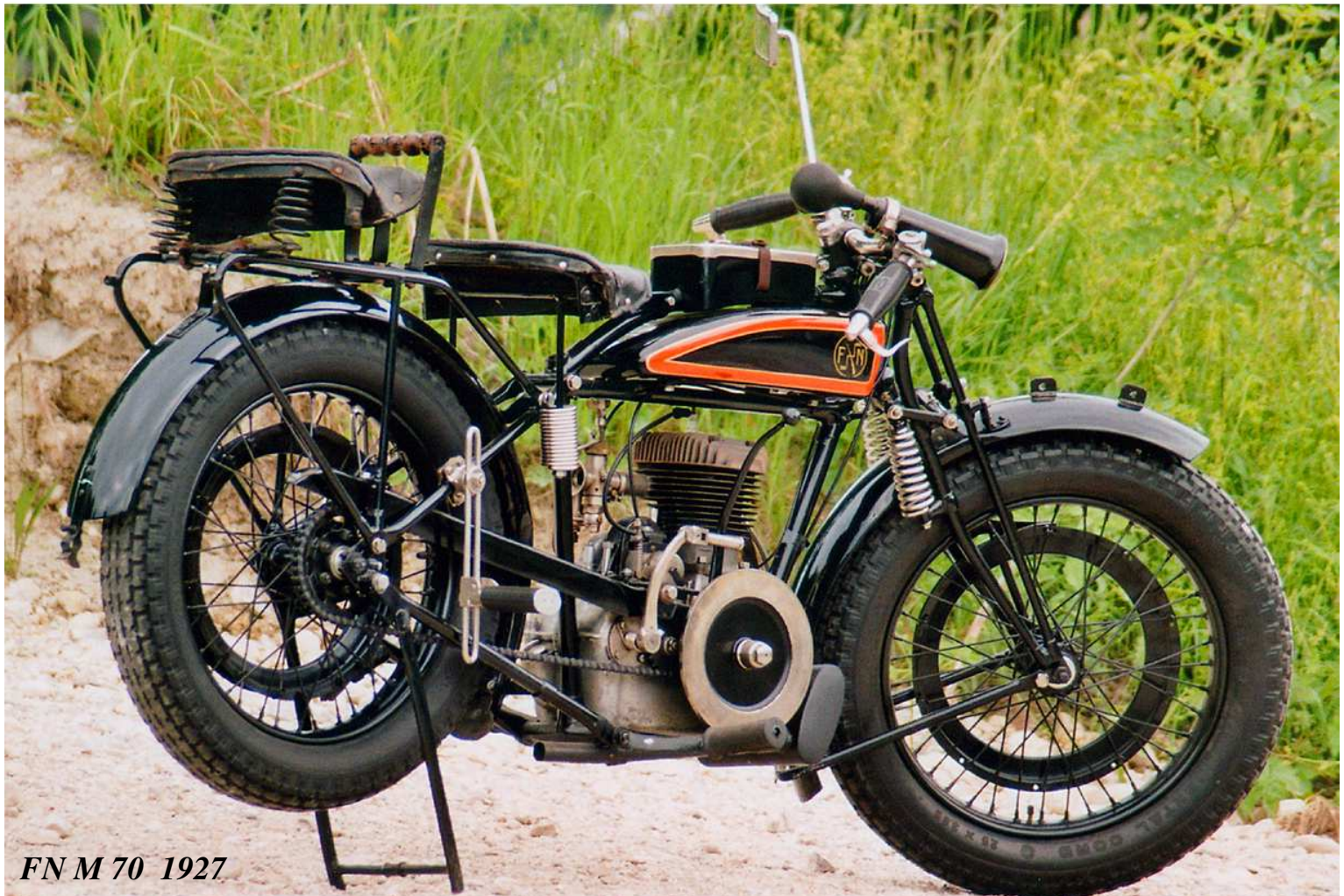
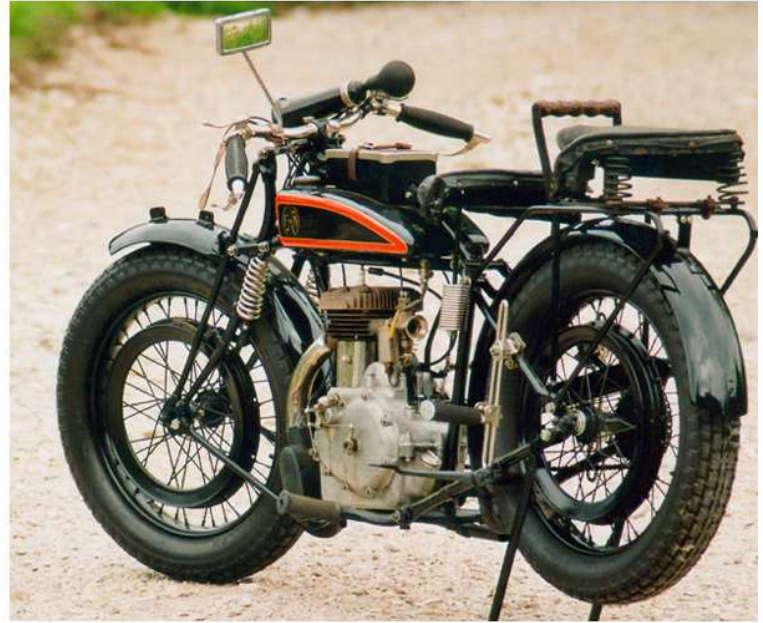
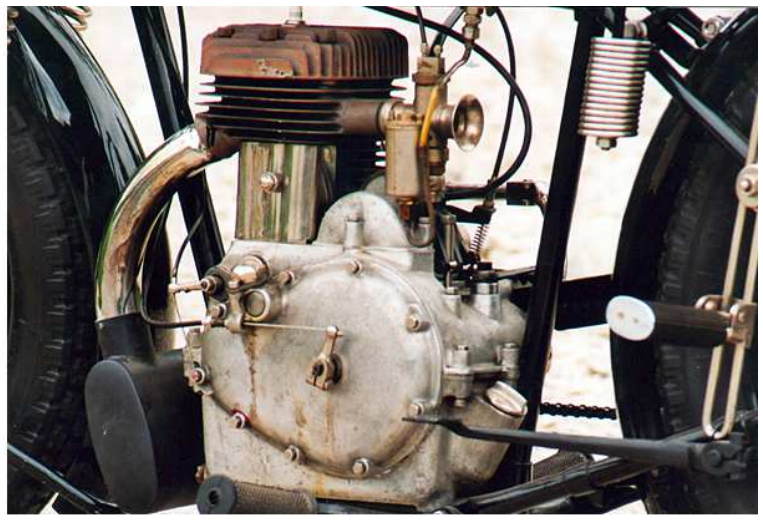
*„Rote Mühle in gelbem Sand“ - FN M 70 Sahara*

Bevor die Abenteuerallie über Argentinien, Südamerika, nach Saudi Arabien ausgewandert ist, versammelten sich Jahr für Jahr zu Silvester in Paris hunderte Wettbewerbsfahrzeuge (Buggys, Jeeps, LKW's, meist allradgetrieben, aber auch Motorräder, Trikes und Squads), um quer durch die Wüste Sahara in drei Wochen die Hauptstadt Senegals, Dakar, zu erreichen. Begleitet wurden sie dabei von einem riesigen Tross an Begleitfahrzeugen, die Mechaniker, Köche, Ärzte, Therapeuten und sonstige Betreuer samt Zeltstadt zu den jeweiligen Etappenzielen brachten. Für Navigationshilfen und zur Presseberichterstattung gesellten sich Dutzende Hubschrauber und Kleinflugzeuge dazu. Trotz dieser perfekten Organisation hörte man dennoch jedes Jahr wieder von Toten und Schwerverletzten, sowie in der Wüste Verirrten, die oft erst nach Tagen wieder aufgefunden werden konnten.

Wie abenteuerlich musste da erst das Vorhaben anmuten, das der französische Armeehauptmann Bruneteau 1927 plante? Zusammen mit Oberstleutnant Gimie wollte

er auf Motorrädern die Tanezrouff Wüste (ein Teilstück der Sahara) durchqueren und bis nach Dakar vorstoßen. Als einzigen Begleiter hatten sie sich den belgischen Mechaniker Joseph Weerens ausgewählt, aber auch der war nicht im LKW oder gar im Flugzeug unterwegs, sondern saß auf einer baugleichen FN wie die beiden Offiziere auch. Gestartet waren die drei Anfang April, bereits nach nur zwei Monaten konnten sie die glückliche Ankunft in Dakar nach Hause melden! Aber das war noch nicht das Ende des Unternehmens. Von Dakar ging es per Schiff nach Casablanca, von dort wieder auf Achse nach Oran, von wo per Schiff nach Marseille übergesetzt wurde. Die Heimfahrt durch Frankreich endete in Belgien: nach insgesamt 8000 KM Fahrt (davon 6300 durch die Wüste) erreichten sie die Firma FN in Herstal, wo die drei Motorräder herstammten. Bei den Maschinen handelte es sich um nur leicht modifizierte (mit größeren Tanks und Tornistern versehene), strahlend weiß lackierte FN's des Typs M 70.





*FN M 70 1927*



Die M 70 war eigentlich ein Sparmodell – oder zumindest eine Billiglösung. Nach Ende des ersten Weltkriegs behielt die Fabrique Nationale des Arms et Guerre lediglich das große Vierzylindermodell mit 750 ccm Hubraum im Programm. Auch bei der musste aber der Rotstift angesetzt werden. War sie bisher mit einer Kardanwelle ausgestattet - FN war ja ein Vorreiter dieser Antriebsart und hatte sie 1891 bereits erfolgreich an Fahrrädern eingeführt – so wurden die Nachkriegsmodelle M 50 auf günstiger herzustellenden Kettenantrieb umgerüstet. Auch das Einzylindermodell, das ihr 1924 zur Seite gestellt wurde, war mit einer Kette ausgerüstet. Erstaunlicherweise hatte dieses Model 60 einen sportlichen Motor mit im Kopf hängenden Ventilen und einen Doppelrohrrahmen, dafür aber altbackene Klotzbremsen. Schnell erwies sich auch, das sie für Beiwagenbetrieb zu schwachbrüstig war, weshalb für 1926 eine auf einen halben Liter vergrößerte Variante konstruiert wurde, die M 67. Die ging jetzt aber so richtig ins Geld, das nur die wenigsten noch hatten in diesen Zeiten der herandrohenden Wirtschaftskrise.

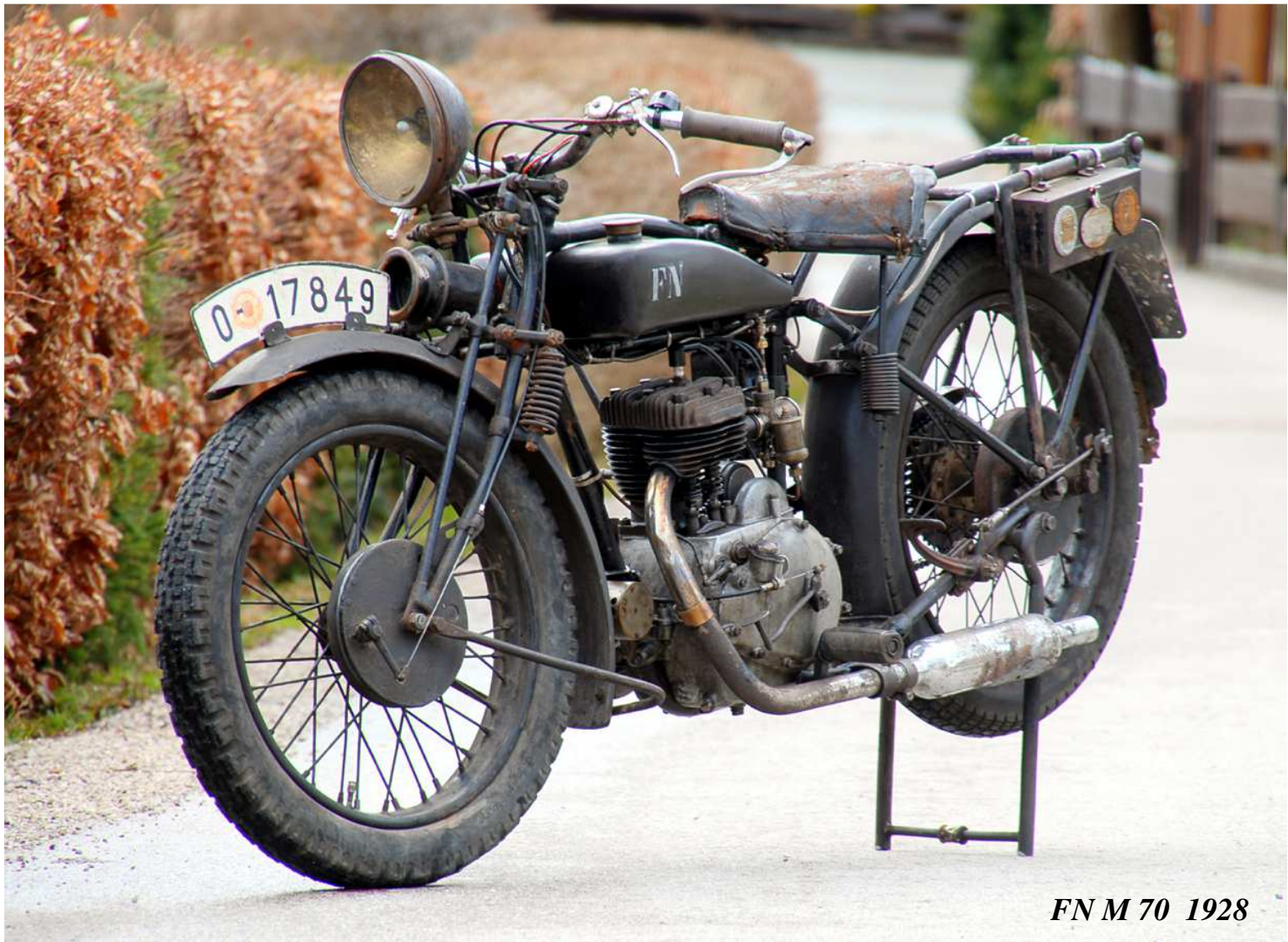
Ein günstiges Modell musste her, ein wirtschaftliches, sparsames, technisch einfaches Modell. Es kam 1927 und hieß M 70. Im Zentralrohrrahmen saß ein seitengesteuerter 350er Blockmotor (9 PS Leistung) mit integriertem 3 Gang Getriebe, handgeschaltet. Der Vergaser kam vom französischen Hersteller Gurtner, der Magnetzündler hingegen war deutscher Herkunft (Bosch). Die Druid Gabel führte das Vorderrad, verzögerte wurde mittels damals schon ziemlich antiquierten Klotzbremsen (Trommelbremsen kamen erst beim 1928er Modell). Auch der Satteltank – mit dem aufgesetzten Werkzeugkasten – gehörte

ebenfalls bereits zum alten Eisen. Seine breite rote Linierung gab der FN ihr charakteristisches Aussehen ebenso wie die untypisch breiten 25 x 3,85er Wulst-Ballonreifen. Im Volksmund hieß sie bald „Moulin Rouge“ (die rote Mühle, wegen der rot lackierten freiliegenden Schwungscheibe und der Linierung). Sie wurde zu einem Verkaufsschlager, nicht zuletzt wegen der werbeträchtigen Reise der französischen Offiziere. Daher bekam sie auch den Beinamen, unter dem sie auch heute noch bekannt ist: die FN „Sahara“.

Die Nachfrage war enorm, für die Vierzylinder war kein Platz mehr. Ihre Produktion wurde noch im selben Jahr, 1927, eingestellt, alle Ressourcen konzentrierten sich auf die Sahara. Bald sah sich FN genötigt, Fließbandproduktion einzuführen. Schon 1928 verließen bis zu 105 Einheiten pro Tag die Bänder, was FN mit einem medienwirksamen Messeauftritt am Brüsseler Salon demonstrierte: genau 105 Motorräder wurden zu je acht Stück übereinander zu einer Art Turm angeordnet. Zu Beginn diesen Jahres waren die altmodischen Klotzbremsen bereits moderneren Trommelbremsen gewichen, was skurrilerweise bei den sportlichen ohv Modellen erst ein Jahr später der Fall war! Dennoch profitierten auch die M 60 und M 67 vom guten Ruf und der Publicity der Sahara, aber auch von den Sportserfolgen der Werksmodelle. Auch die Produktionszahlen der ohv's konnten gesteigert werden. Die belgischen Maschinen mit dem Gewehr über einer Kurbelwelle als Logo gingen in die ganze Welt, bevorzugt aber nach Frankreich, Deutschland und Österreich, weshalb wir für diese Geschichte gleich drei Fotomodelle (M 70 aus 1927, 1928 und 1929) zur Verfügung hatten.





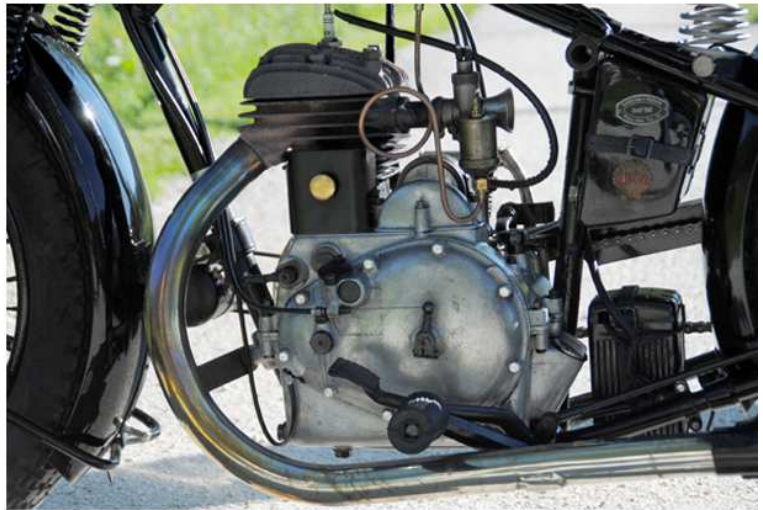
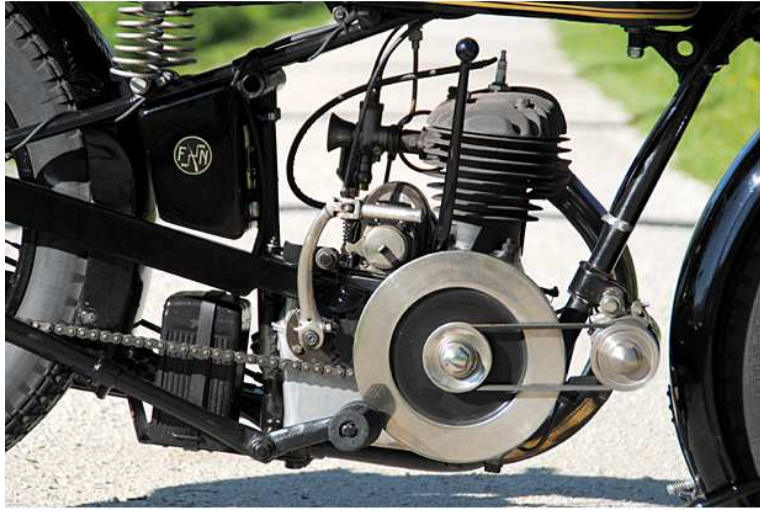


FN M 70 1928









*FN M 70 1929*



