

Die goldene Mitte

LOHNER L 125 1956/58



1949 setzte sich Dipl. Ing. Richard Lohner mit Ing. Kauba - seines Zeichens Flugzeugkonstrukteur - zusammen, um Pläne für die Entwicklung eines Rollers zu machen. Als der L 98 mit dem Zweitakt-Rotax Motor (der im oberösterreichischen Gunskirchen nach einer Lizenz von Fichtel & Sachs aus Schweinfurt gefertigt wurde) die Laufbänder der Lohnerwerke in Wien verließ, war Kauba schon wieder gegangen – er wollte sein eigenes Rollerkonzept verwirklichen, den (kurzlebigen) Kosty. Dieser L 98 war als Stadtfahrzeug konzipiert, klein, wendig, sparsam, wartungsarm – aber leider schwach. Zu schwach, um wirklich zwei Personen befördern zu können, zu schwach, um die Steigungen der österreichischen Berge zu bewältigen. Und Stadtfahrten allein waren dem Kunden zu wenig. Also wurde nachgelegt, nicht gekleckert, sondern geklotzt. Der L 200, wieder mit Rotax Motor, hatte alles, was dem L 98 fehlte. Er war stark wie ein Ochse, hatte ausreichend Platz für zwei Personen samt Gepäck, war luxuriös und sogar beiwagentauglich – ein solcher kam auch aus dem Haus Lohner und passte sich als Einheit an das Gefährt an. Rollerfahrerherz, was begehrt Du mehr?

Das Rollerfahrerherz beehrte nicht mehr, sondern weniger. Nämlich Schillinge auf dem Preisschild in den Auslagen der Händler. Dort blieben viele L 200 stehen, weil zu teuer. Die Nachdenkphase in der Kreativabteilung bei Lohner führte 1954 zu der goldenen Mitte: L 125 hieß der große Wurf. Natürlich wieder mit einem Rotax Motor (Lohner sollte 1959 ja auch die Aktienmehrheit bei den Gunskirchnern übernehmen und ist auch heute noch mit denen insofern verbandelt, als beide zum kanadischen Bombardier-Konzern gehören), diesmal mit einem Achtelliter Hubraum, so wie die Hauptkonkurrenz aus Italien und inzwischen auch die von Puch. Der L 125 war ein gefälliger Geselle, mit einem gemütlich wirkenden Bauch, der in Wirklichkeit ein großzügig dimensionierter Gepäckraum war. Trotz seines mächtigen Aussehens war der L 125 leicht zu handeln, mit 5,5 PS Leistung ausreichend kräftig, sparsam im Verbrauch und benutzerfreundlich. 35% Steigfähigkeit garantierte der Hersteller, sogar mit zwei Personen!





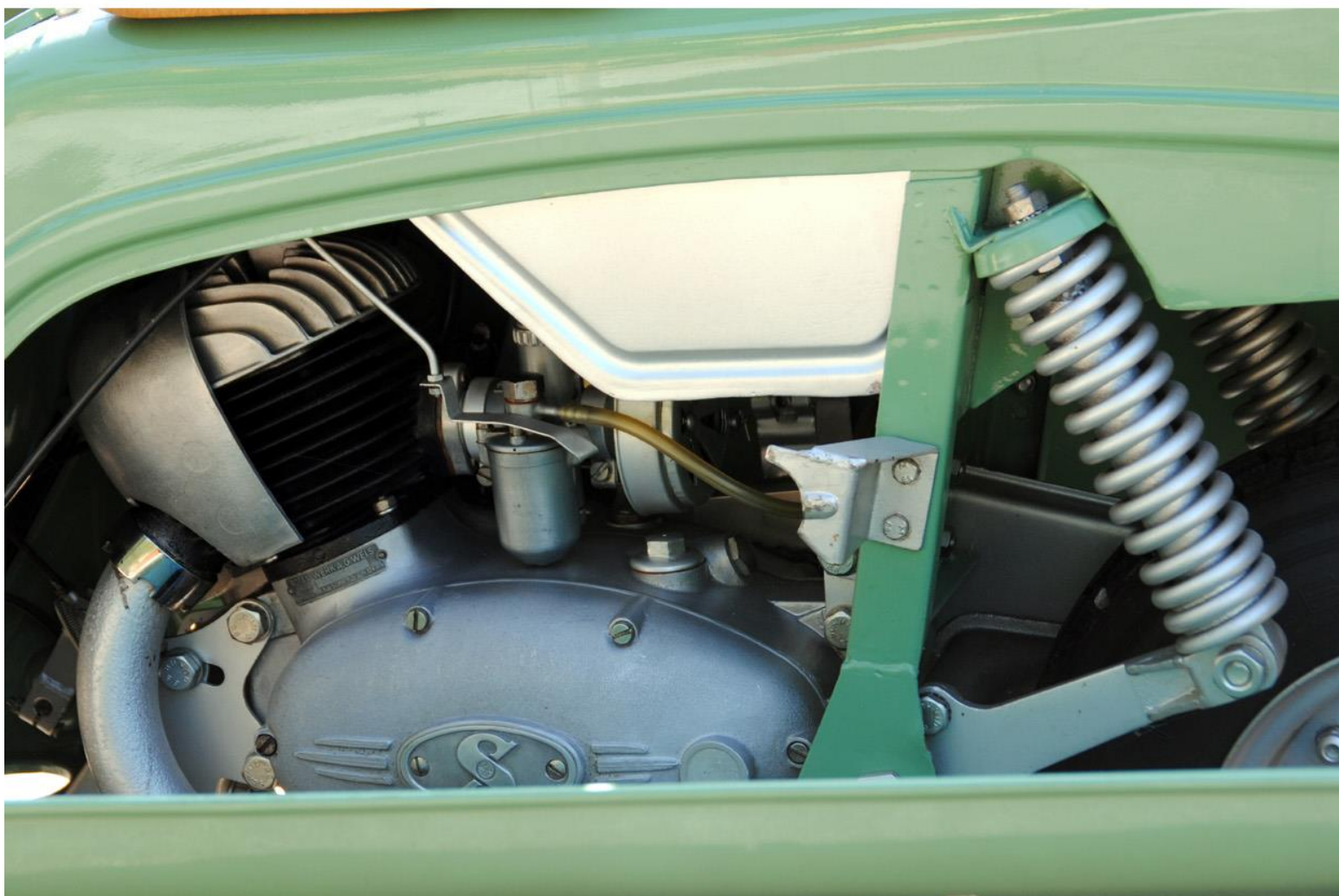
Mit je einer Schraubenumdrehung kann man auf beiden Seiten die Verkleidung abnehmen, und hat so leichten Zugang zu allen Motor- und Fahrwerksteilen, die möglicherweise der Pflege oder Reparatur bedürfen. Dass dieser Zugang nur Befugten möglich ist gewährleistet eine Sperre, die auch am Gepäckfach vorhanden ist. Wie bei Lohner üblich ist die Karosserie selbsttragend ausgelegt. Platz ist reichlich vorhanden, die Trittbretter sind breit, der Durchstieg üppig dimensioniert, auch Rock tragende Damen können ohne Kamalitäten befürchten zu müssen zusteigen und vor ihnen findet noch die Handtasche Platz.

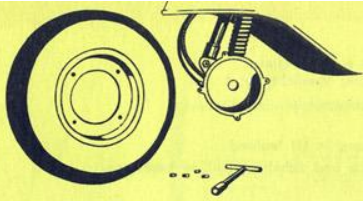
Überhaupt wurde das damals angeblich „schwache Geschlecht“ als Kunde immer interessanter. Deshalb wurde 1956 eine Serie mit Elektrostarter aufgelegt, und die Palette wurde um einen baugleichen 150er angereichert, seine 8,5 PS reichten für gute 85 Km/h. Neben verstärkten Stoßdämpfern und einem größeren Auspuff erkennt man ihn hauptsächlich an der gefälligen Zweifarblackierung. Dieses Farbschema war damals „schwer in“ und war mit den amerikanischen Straßenkreuzern ins Modebewusstsein gerückt worden. Zu beiden gab es auch wieder einen an das Chassis fixierbaren Seitenwagen, der auch an den L 200 Rapid passte, welcher das Angebot nach oben abgrenzte. Nur 45 Kilo wog das Kunststoffboot, aber nur wenige dürften an verkauft worden sein. Das Fahrverhalten damit war wohl etwas sperrig und nicht sehr überzeugend.

Die Auftragsbücher bei Lohner/Rotax waren anfangs gut ausgelastet, in den 60er Jahren gingen die Verkaufszahlen aber stark zurück. Die Roller wurden von ihrer Vergangenheit eingeholt. Das, was sie stark gemacht hatte, führte auch zu ihrem Ende: das Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit hatte dafür gesorgt, dass sich auch der „kleine Mann von der Straße“ wieder für Autos interessieren durfte. Wer es sich leisten konnte (und das waren viele) wollten unterwegs ein Dach über dem Kopf haben und Platz für zwei oder mehr Kinder. Der Roller verlor seine Kunden, die reinen Zweiradfans waren ohnehin dem Motorrad treu geblieben. Lohner stellte die Rollerproduktion 1965 ein.

Unsere zwei Fotomodelle in Komplementärfarbe stammen aus dem Baujahr 1956 (der Rote aus dem Besitz der Familie, zum Zeitpunkt der Aufnahmen als Leihgabe Andreas Lohners im Motorradmuseum Vorchdorf) und 1958 (der Grüne aus einer privaten Rollersammlung im Hausruckviertel).

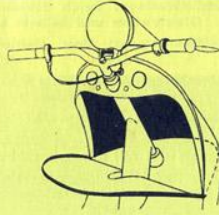






Vorder- und Hinterrad sind durch ihre einseitige Aufhängung selbst für den ungeübtesten Fahrer leicht abnehmbar. Radwechsel kein Problem! Wie beim Automobil!

Der erste Roller mit großem, absperrbarem Gepäckraum! Er hat Fassungsraum für: 2 Regenmäntel, 1 Proviantdose für 2 Personen, Badenetz für 2 Personen, außerdem Fach für Landkarten und Fahrzeugpapiere usw.!



Die neue Hinterradfederung mittels doppelgefederter Schwinge ergibt eine vollkommene Stoßdämpfung auch auf schlechtesten Straßen!

Der elastische Motor ermöglicht die Benützung des direkten Ganges auch im langsamen Stadtverkehr, ist trotzdem **überaus beschleunigungsfähig!**



LOHNERWERKE

GES. M. B. H.

WIEN, I., WALFISCHGASSE 10

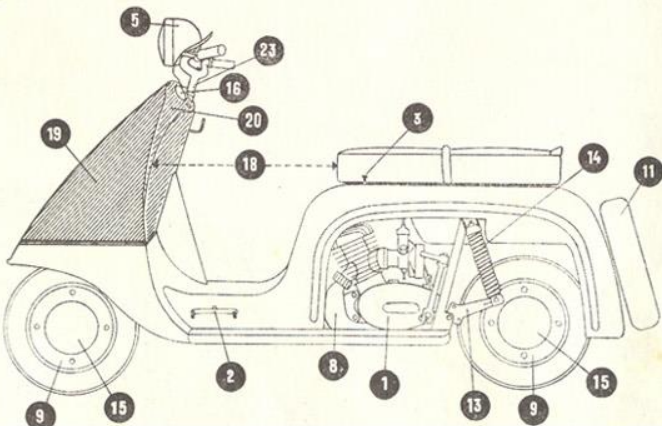
TEL. R 23-4-85



WICHART

Die 25 Neuerungen und Vorzüge des Lohner „L 125“:

1. Der neue Sachs-Motor 125 ccm, 6,1 PS, besonders elastisch im ganzen Drehzahlbereich, mit Gebläsekühlung, Dreiganggetriebe und Kickstarter.
2. Schaltung durch Fußwippe und Schaltautomat.
3. Fernleuchte und Starterklappe von außen bedienbar.
4. Lichtanlage 30 W mit Gleichrichter und Batterie 6 V/6—14 Amperestunden.
5. Scheinwerfer 25 W am Lenker, mitgehend, kurvenausleuchtend.
6. Signalhorn in neuer Ausführung, sehr lautstark.
7. Antriebskette gekapselt.
8. Auspuff besonders geräuscharm.
9. Radaufhängung einseitig, dadurch
10. Räder nach Lösen von 4 Muttern seitwärts leicht abziehbar (wie bei Automobilen), untereinander austauschbar.
11. Roserverrad vorne oder rückwärts verwendbar, leicht abnehmbar durch hochklappbaren Gepäckträger.
12. Fahrgestell schmierungs- und wartungsfrei durch ölgetränkte Sinterlager.
13. Vorder- und Hinterrad in gefederten Schwingen gelagert.
14. Vorder- und Hinterradfederung durch austauschbare Einheitsfederelemente.
15. Vorder- und Hinterradnaben untereinander austauschbar.
16. Tachoantrieb von der Vorderachse aus, durch Schraubenräder, in Fett laufend, wartungsfrei.
17. Karosserie in neuer, formschöner Linienführung mit windschlüpfigem Vorbau, zwecks Verminderung des Luftwiderstandes.
18. Bequeme Sitzeinteilung mit reichlichem Fußraum für den Fahrer.
19. Großer Gepäckraum im Vorbau, absperrbar; Gepäckhaken.
20. Armaturenbrett mit Tachometer, sowie auf Wunsch Zeituhr und Steckdose für Handlampe.
21. Zugänglichkeit zu Motor und Hinterrad durch beiderseitige große, abklappbare und abnehmbare Deckel.
22. Seitendeckel mit Knebelverschluss, auf Wunsch absperrbar.
23. Diebstahlsicherung der Maschine durch Lenkerverriegelung.
24. Bereifung 4.00×8, durch geteilte Felge leicht demontierbar.
25. Reichlicher Bodenabstand der Maschine für schlechtes Gelände.



Motor: Sachs 125, 1 Zylinder-Zweitakt, 6,1 PS bei 5300 U/Min.

Bohrung: 54 mm; Hub: 54 mm = 124 ccm; Verdichtung: 1 : 6.6.

Kraftstoff: Benzin — Ölgemisch 1 : 25.

Kühlung: Durch großes Radialgebläse.

Kupplung: Dreischeiben-Korklamellenkupplung in Öl laufend.

Getriebe: Dreiganggetriebe durch Fußwippe und Schaltautomat zu betätigen.

Kickstarter: Links umklappbar.

Zündlichtanlage: Bosch Schwungrad-Magnetzündung mit Lichtspulen 6 V/30 W mit Gleichrichter und Batterie 6 V/7 oder 14 Amperestunden.

Kraftübertragung: Vom Getriebe zum Hinterrad mittels gekapselter Rollenkette 1/2 × 9/16 Zoll.

Beleuchtung: Scheinwerfer 130 mm Lichtdurchlaß mit Bilux-Lampe und Standlicht, Schlußnummerlampe.

Elektrisches Signalhorn: Mit kombiniertem Lichtschalter, Hornfaster und Zündungsschlußkontakt.

Tachometer: Mit Kilometerzählwerk.

Fahrgestell: Selbsttragender Hohlkörper, verwindungsfrei, aus gepreßtem Stahlblech. Motor und Hinterrad beiderseits durch große, leicht abnehmbare Seitendeckel gut zugänglich.

Abfederung: Durch reichlich dimensionierte Spiralfedern, Vorderradnabe als Schwingnabe geschleppt, Hinterrad in Schwingarm gelagert.

Räder: Achsen kugellagert, feilbare Leichtmetallfelgen.

Bereifung: Super-Ballonreifen 4.00×8 mit rutschfestem Profil.

Bremsen: Vorder- und Hinterrad-Innenbackenbremsen mit formgepreßtem Belag. Betätigung durch Handhebel bzw. Fußhebel.

Kraftstoffbehälter: Inhalt 8.5 Liter Benzin-Ölgemisch 1 : 25, davon 1 1/2 Liter Reserve.

Sitze: Große, bequeme Schwingsattel durch Blaffedern und Schwammgummieinlage weich gefedert, mit Kunstleder überzogen. Auf Wunsch durchgehende Sitzbank für zwei Personen.

Gepäckunterbringung: Im Vorbau großer, sperrbarer Gepäckraum und Gepäckhaken, hinten auf Wunsch Gepäckträger.

Fahrgeständer: Seilföhrer Stützhebel am linken Laufbrett; einsteckbare Stützen für Radwechsel.

Abmessungen:

Gesamtlänge	1900 mm
Höhe	1070 mm
Sattelhöhe vom Boden	760 mm
Bodenabstand	150 mm
Kleinster Wendekreis	1500 mm
Radstand	1300 mm
Breite (Lenker)	700 mm

Kraftstoffverbrauch: Circa 2 1/2 Liter/100 km.

Gewicht: 95 kg.

Höchstgeschwindigkeit: Circa 80 km/h.

Steigfähigkeit: Mit einer Person circa 35%, mit zwei Personen circa 24%.

Tragfähigkeit: 190 kg.

Ausrüstung: Werkzeugset und Luftpumpe. *Auf Wunsch: Zeituhr und Stecker für Handlampe.

Ausführung: In drei Standardfarben. Metallis6-Luxusfarben und Sonderausstattung gegen separate Berechnung.



