Der Ur-Twin - WERNER 3 ¼ PS La Touriste 360ccm 1905

Wer bei Pionieren des Motorradbaus nur an Konstrukteure mit englischer, französischer und deutscher Zunge denkt, der vergisst – die Russen!

Ganz konkret denken wir da an zwei Brüder namen Michail und Eugen, mit Nachnamen Werner. Sie waren allerdings nach Paris, Frankreich emigriert, hatten ihre Vornamen der Landessprache angepasst und auf Michel und Eugène geändert, und versuchten ihr Glück in der Fremde mit verschiedenen Berufen zu finden – zum Bespiel als Schreiberlinge. Erfolgreicher waren sie allerdings als Erfinder und Konstrukteure in dieser Zeit der Industrialisierung, in der keine Woche ohne bahnbrechende technische Neuentwicklung vorüberging.

Als vormalige Journalisten entwickelten sie natürlich eine Schreibmaschine. Aber nicht nur die Schrift, auch für Bild und Ton interessierten sie sich, was zur Entwicklung von Aufnahmegeräten für beide Medien führte. 1896 aber gingen sie einen Weg, den auch schon vor ihnen und mit ihnen andere beschritten: mit Benzinmotoren wollten sie Fahrräder antreiben. Dazu kauften sie einen kleinen Motor mit 217 Kubik Hubraum, konstruiert von Hippolyte Labitte. Und hoben sich damit von den meisten Mitbewerbern ab, die mehrheitlich Motoren der Marke De Dion vertrauten, den sie hauptsächlich zum Antrieb von Dreirädern verwendeten.

Die Werner-Brüder hatten aber anderes im Sinn: sie wollten einspurig bleiben. Auf der Suche nach der geeigneten Position hängten sie den 0,75 PS „starken“ Motor (damals noch aktuell mit Glührohrzündung und Oberflächenvergaser) zuerst übers Hinterrad, dann vor den Lenkkopf - was es ihnen ermöglichte, über eine Reibrolle das Vorderrad direkt anzutreiben. Ohne es zu wissen hatten die Werners damit die technische Basis für die NSU Motosulm oder die in riesigen Stückzahlen gebaute Velosolex geschaffen, die aber erst 1946 auf den Markt kam. Ihre ab 1897 in den Handel gelangte "Motocyclette" (sowohl den Namen als auch die Bauart ließen sie sich patentieren) wurde aber wie auch die Modelle der Konkurrenz mit einem Riemen angetrieben. Ein Superlativ aber bleibt ihr: sie war das weltweit erste Motorrad mit Vorderradantrieb.

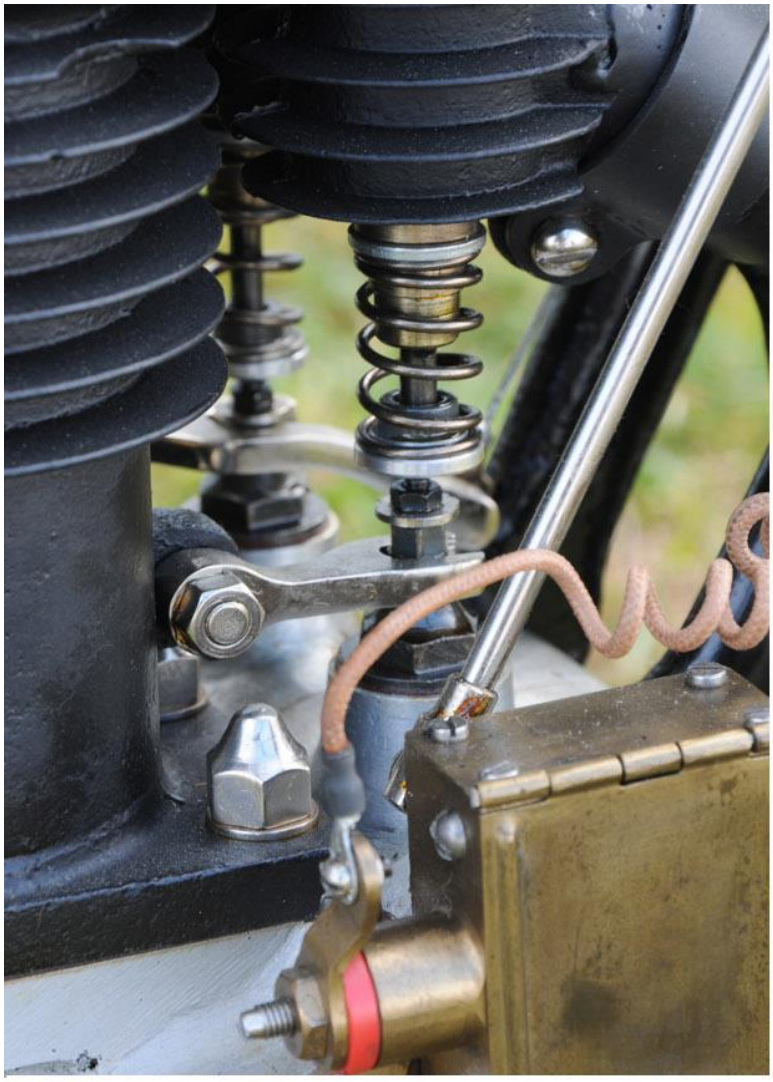
Das aber auf Dauer den Anforderungen der Freres Werner nicht genügte. Zu schwach war der Motor, zu instabil das Fahrverhalten, was dem hohen Schwerpunkt aufgrund des oben angebrachten Aggregats geschuldet ist. Der nächste Superlativ aus der Wernerschen Denkfabrik gilt heute als das erste Motorrad, das den Motor dort trägt, wo er aus technischer Sicht auch hingehört: am untersten Punkt des Rahmendreiecks, unmittelbar vor dem Tretlager – das nach wie vor über eine Kette mit dem Hinterrad verbunden war. Man brauchte es ja zum Antreten des Motors – auch wenn der seine Kraft über einen Riemen nach hinten schickte. Diesmal war es ein De Dion Fabrikat, jetzt aber in der stärkeren Version mit 1,5 PS aus 232 Kubik und Batteriezündung. Diese Maschine war DER Hingucker auf der Pariser Messe und fand 1902 Kunden in ganz Europa.

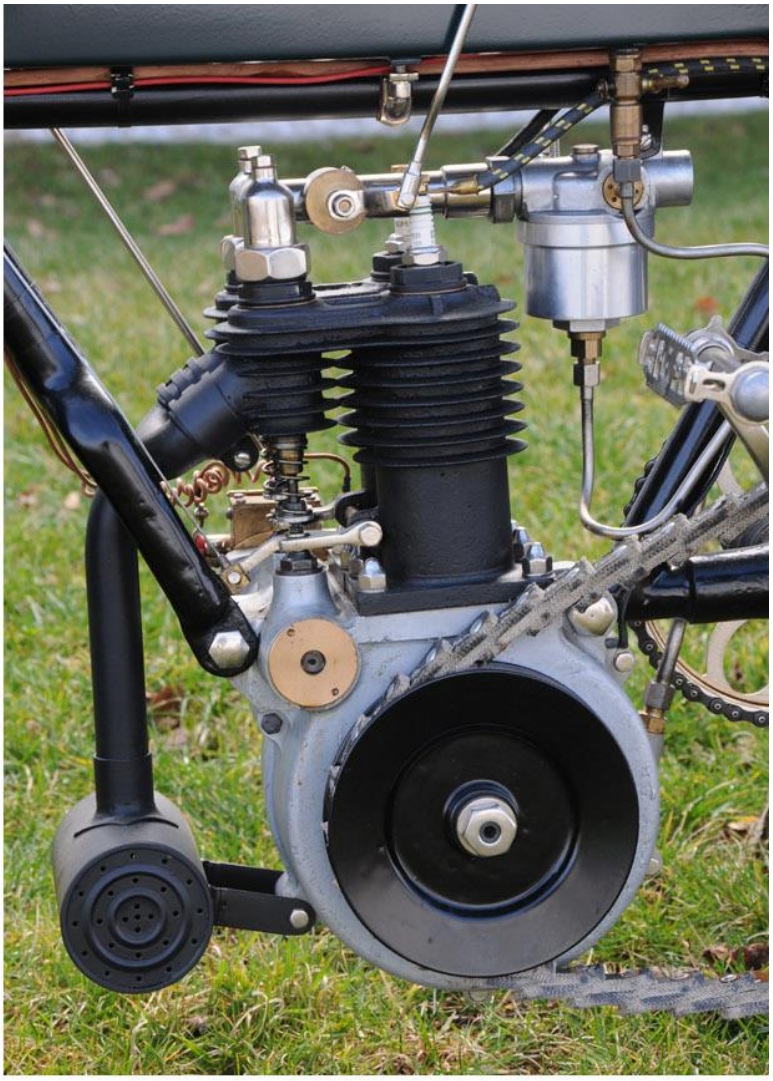
Nur drei Jahre später lieferten die frankorussischen Brüder eine neue Sensation: neben einer kleinen Maschine mit einem Minerva Motor stellten sie ein selbstentwickeltes Aggregat vor, das zwei Schulter an Schulter liegende Zylinder hatte. Der weltweit erste Parallel-Twin war geboren, es gab ihn in zwei Versionen, beide wechsel-gesteuert (ioe): mit 360 ccm und 3 ¼ PS und mit 429 ccm und 4 PS. Die entsprechenden Motorräder hießen „La Touriste“ und „Modèle Grand Luxe“. Mit 900 bzw 1000 France entsprechend „grand“ war auch der Verkaufspreis, der sich noch um 175,- erhöhte, wenn der Kunde sich für eine Magnet-anstatt der Batteriezündung entschied.

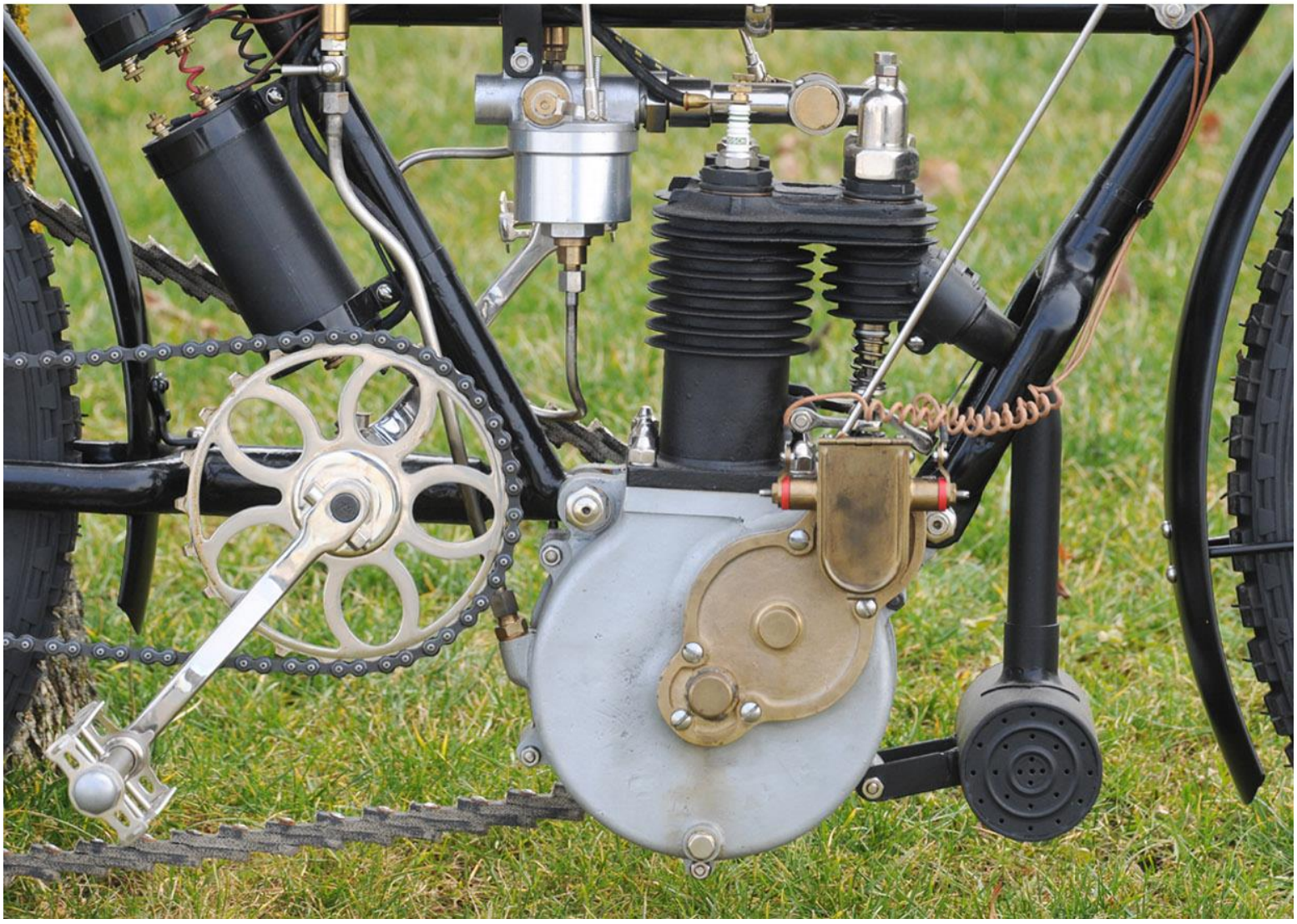
Nicht der Verkauf der Motor-räder, sondern von Lizenzen war es, der den Werner Brüdern zu Wohlstand verhalf – ihnen aber langfristig kein sorgenfreies Leben bescherte. 1908 zogen sie sich aus ihrem Unternehmen zurück, das bis 1914 weiter bestand und Automobile baute. Michel und Eugène legten ihr Vermögen in russischen Staatsanleihen an, hatten dabei aber kein glückliches Händchen. Beide starben völlig verarmt. Überlebt haben auch nur wenige ihrer Motorräder, so wie das Zweizylinder 3 ¼ PS Modell La Touriste aus 1905 auf unseren Fotos, das von Martin Friedl restauriert wurde und derzeit im Motorradmuseum Vorchdorf (siehe HIER) besichtigt werden kann – samt dem originalen Continental-Antriebsriemen, der aber altersbedingt keiner Spannung mehr ausgesetzt werden soll und deshalb durch einen Keilriemen ersetzt wurde.

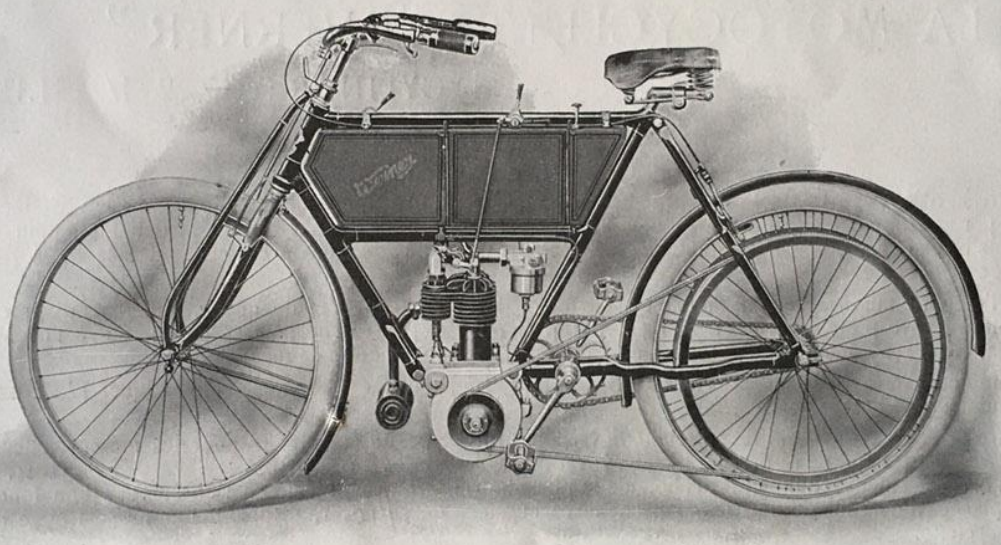
LA
MOTOCYCLETTE
WERNER

CONTINENTAL









Motocyclette 4 H.P., 2 cylindres. — Prix net : 875 fr.

Supplément pour allumage par Magnéto : **175** *fr.*

LA MOTOCYCLETTE " WERNER "

2 CYLINDRES — 4 H.P.

Notre **Motocyclette 2 cylindres 4 H. P.,** est le type le plus parfait de la machine de grand tourisme qui ait été construit à ce jour. Elle offre aux amateurs de grands voyages toute la puissance et la vitesse désirables, même si on lui adjoint un avant-train. La haute qualité des matières premières employées pour sa fabrication, le montage extrêmement soigné de tous les organes et la régularité de leur fonctionnement lui assurent la première place parmi tous les modèles d'égale puissance.

Sa marche **silencieuse**, l'absence des trépidations, sa **souplesse** sans égale qui permet au motocycliste de la conduire à l'allure qui lui plait, en font la seule machine capable de donner satisfaction aux plus exigeants.

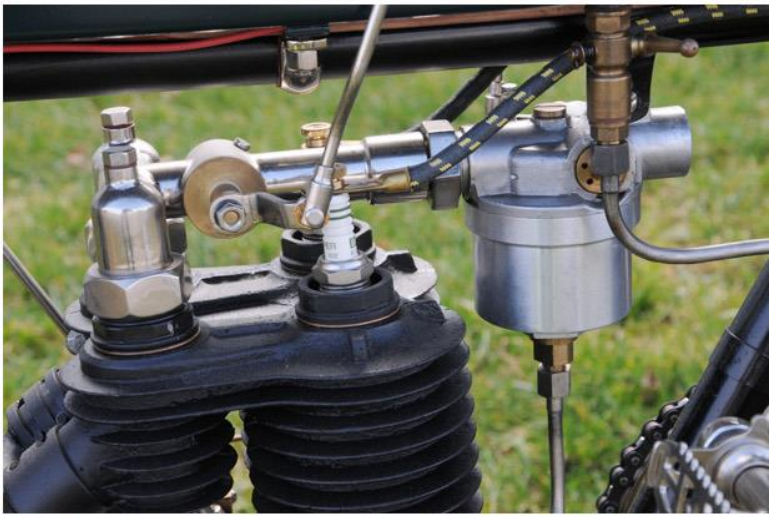
Le moteur comporte deux cylindres verticaux de **60** m/m d'alésage et **76** m/m de course, placés **côte à côte** mais **isolés** et **indépendants** l'un de l'autre. Ce dispositif, qui a obtenu un succès justifié dès son apparition, permet d'obtenir un **graissage** parfait et un **refroidissement** beaucoup plus efficace qu'avec les cylindres disposés en V.

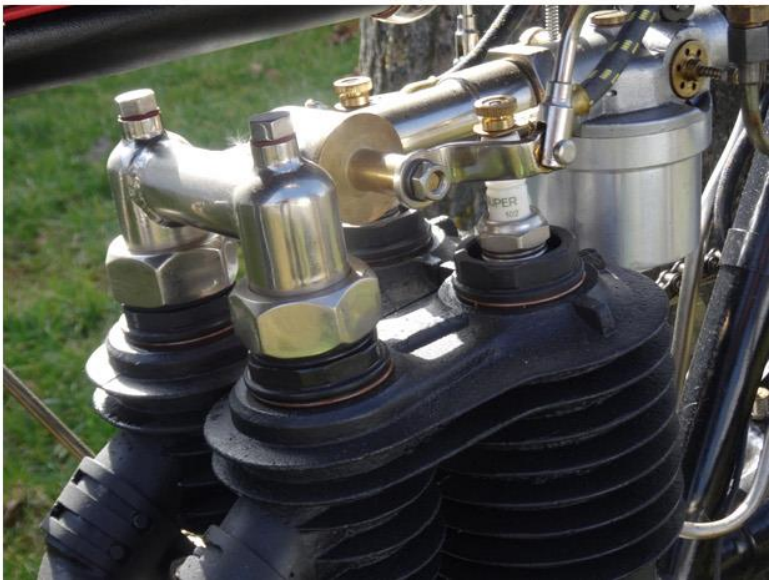
Les deux pistons marchent ensemble et les deux bielles sont commandées par le même axe, ce qui permet de régler minutieusement le fonctionnement du moteur, et d'obtenir un équilibrage parfait. Les volants ont été calculés pour donner le maximum de rendement et permettre à la machine de **monter toutes les côtes** sans faiblir.

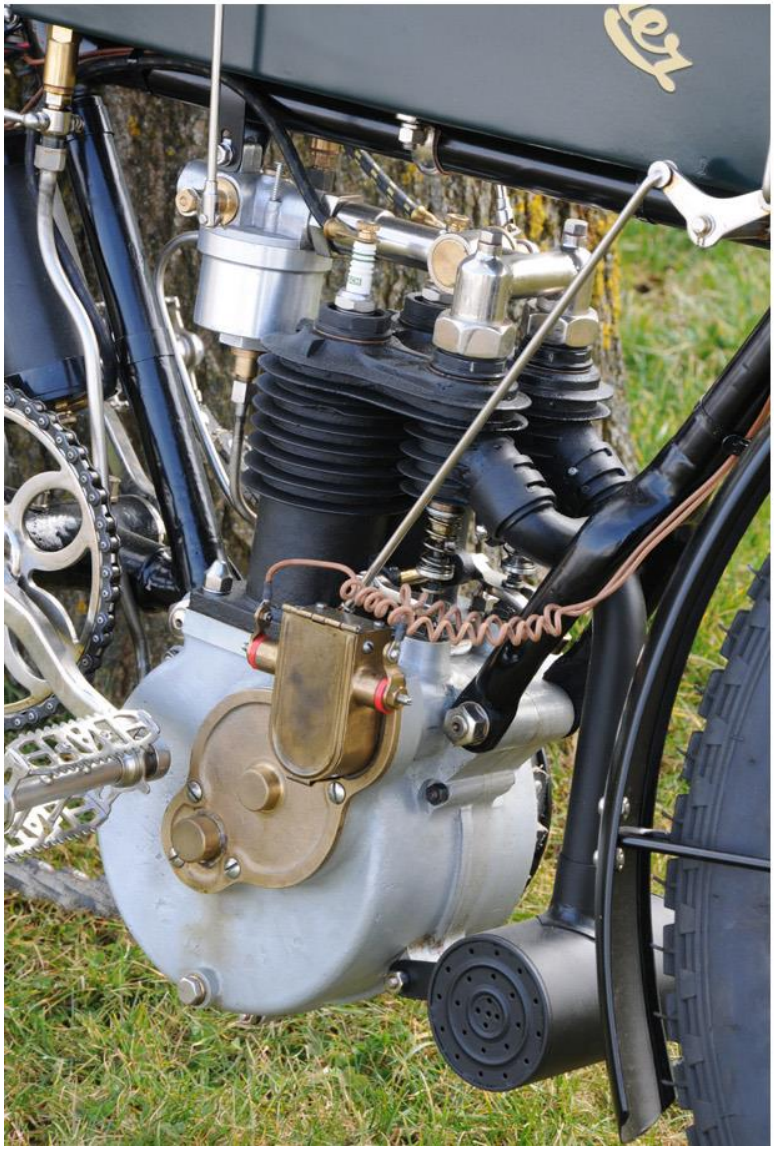
Les soupapes d'admission sont automatiques, l'éxpérience ayant prouvé que, pour les moteurs à grande vitesse, cette disposition était préférable.

L'**allumage** se fait par accumulateurs, placés dans un compartiment, à l'abri de la poussière et de la pluie; les trembleurs sont commandés par la même came et d'un réglage facile. La machine est munie d'une manette pour l'étranglement des gaz, qui permet de régler son allure de 5 kil. à 80 kilomètres à l'heure.

Werner







Werner

Werner