

## Mofa - RWC Sachs T 98 1957



Wer unter dem Kürzel RWC die RadWerke St. Christophen vermutet, hat so unrecht nicht – und liegt doch teilweise daneben. St. Christophen ist richtig, aber RW steht für der Gründer des Unternehmens Rudolf Wurzer. Der hat schon gegen Ende des 19ten Jahrhunderts Waffen produziert, und wie viele andere seiner Zunftgenossen auch sich später ein zweites Standbein mit der Herstellung von Fahrrädern geschaffen.

Damit haben wir den Rudolf Wurzer abgehakt und können ihn wieder friedlich ruhen lassen, denn für die weitere Geschichte spielt er keine Rolle mehr. Diese übernimmt statt ihm Franz Tresnak, als Wurzers Schwiegersohn hat er nicht nur dessen Tochter, sondern auch den Betrieb übernommen - und um den Zweig Motorfahrzeuge erweitert.

1952 nämlich springt Tresnak auf den (gemächlich dahindampfenden) Zug der Kleinmotorräder auf und wirft eine 98er RWC auf den Markt. Die eher einem Fahrrad mit Hilfsmotor gleicht, und so nennt Tresnak sein Produkt auch: Mofa. Motorfahrrad. Wer mit diesem Begriff die 50er Autmatik-Sauger

verbindet muss bedenken, dass die Schnapsglasklasse zu diesem Zeitpunkt noch im Kreissaal zu Hause war, und sogar der Begriff „Moped“ erst ein Jahr später geboren wurde.

Die 98er waren schon in den 30er Jahren die Einstiegsklasse gewesen, waren lange Führerschein- und Steuerbefreit. Besonders in der Nachkriegszeit bestand mehr den je der Bedarf nach unkomplizierten, günstigen, und verbrauchsarmen Motorfahrzeugen. Der beliebteste Motoren dafür war der Sachs Zweitakter. Den Tresnak von Rotax aus Gunskirchen bezogen hat, wobei sich im Lieferumfang wohl auch der eine oder andere Fichtel & Sachs aus Schweinfurt befunden haben wird. Die RWC gabs in Silber und in Metallic-Moosgrün, große Unterschiede zu den 98ern der konkurrierenden Mitbewerber gabs nicht. Der Preis mit damals 5500,- Schilling war moderat, große Mengen dürfen sich dennoch nicht haben absetzen lassen. Angeblich nur vier 98er RWC's sollen heute noch bekannt sein, die Herstellungsmenge dürfte damals im dreistelligen Bereich gelegen sein. Mit einer kleineren Zahl als einer fünf vorn dran ...



Die RWC T 98 hat ein gewisser Heinz 1952 im österreichischen Fachblatt „Motorrad“ vorgestellt und alles auch technisch wissenswert im Artikel untergebracht – wie hier unten nachzulesen ist. Unser Fotomodell selbst kommt aus Bad Ischl. Der Besitzer hat es einem Bekannten übergeben, der in seiner früheren Karriere als Rennmechaniker von ua Mike Leitner oder Luca Cadalora Erfahrung darin erworben hat, Zweitaktern mehr Power einzutrichern. Selbiges sollte er auch mit der

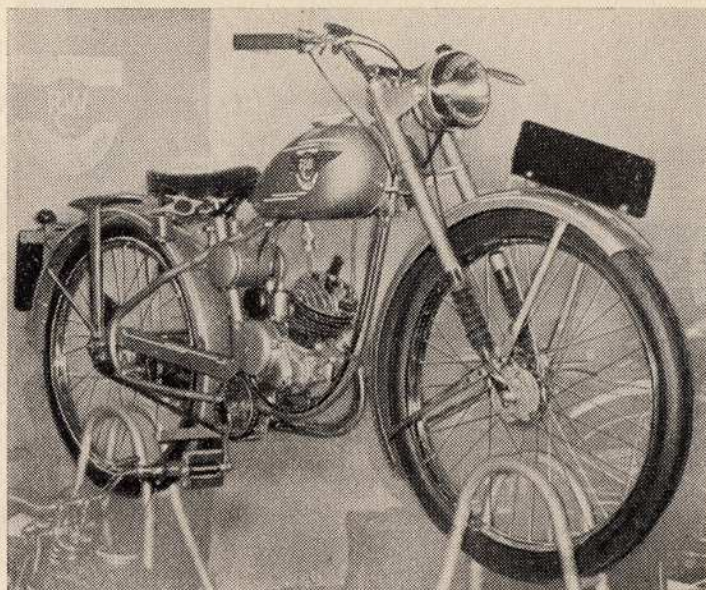
biederen RWC anstellen, hat das aber mit Hinweis auf den gut erhaltenen Originalzustand aber abgelehnt. Zum Laufen gebracht hat er die RWC aber doch, und so darf sich der Besitzer jetzt über einen gut patinierten Zeitzeugen der frühen 50er Jahre freuen, auch wenn seine 98er aus dem Jahr 1957 stammt – dem vorletzten Produktionsjahr also. Damals hatte sein Großvater sie neu gekauft – bei einem Puch Händler in Andorf im Bezirk Schärding.

## RWC Mofa 98

In der letzten Zeit schießen auch bei uns in Österreich die wendigen, leichten Motorfahräder aus dem Boden. Ein gelungenes Exemplar stellt das RWC-Mofa „T 98“ der Fahrradfabrik Franz **Tresnak** in St. Christophen bei Neulengbach, Niederösterreich, dar. Beim Betrachten des Modells werden sofort die Erinnerungen an die alte, gute „Wanderer-Sachs“ wach. Das war bekanntlich ein Fahrzeug, wie man es sich anspruchsloser nicht vorstellen kann. Treibstoff füllen und fahren, fahren und wieder fahren. Gerade das Richtige für den Bauern oder für alle jene Fahrer, die ein anspruchloses Fahrzeug, z. B. für den Arbeitsweg, brauchen. Wenn auch heute in der Stadt der Motorroller dominiert, wird das Mofa doch seine Anhänger behalten. Auch das RWC-Mofa hat einen Sachs als Antriebsquelle. Nämlich den **Rotax-Sachs** aus Wels. Daß es sich auch hier um ein Qualitätserzeugnis handelt, hat sich schon herumgesprochen. Der Hub des kleinen Motors beträgt 54 mm. Das gibt mit einer Bohrung von 48 mm ein Hubvolumen von 98 ccm. Die Leistung ist 2,3 PS, bei nur 3200 Touren. (Spitzengeschwindigkeit etwa 55 km pro Stunde.) Hier sagt die Spitzenleistung weniger als die phantastische Elastizität des kleinen Schnurrers; deshalb kommt man auch mit dem Zweiganggetriebe aus. Kraftübertragung primär durch Zahnräder, Zweiseiben-Korklamellenkupplung, Sekundärkraftübertragung mittels Kette  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ .

Das Herz der elektrischen Anlage ist ein Bosch-Zündlichtmagnet mit 17 W Leistung (Scheinwerfer mit 15/15 W Biluxbirne). Dieses Aggregat wird nun von der Firma RWC in ein sauberes Fahrgestell mit Tretkurbeln eingebaut.

Der geschlossene Stahlrohrrahmen macht einen sehr stabilen Eindruck, und die neue Teleskop-



gabel sorgt für ausreichenden Fahrkomfort. Es finden die für Mofas üblichen 26"-Felgen Verwendung, mit einer verstärkten  $26 \times 2,25$ "-Bereifung. Für die Verzögerung sorgen: Vorne eine vertrauenerweckende 125 mm-Vollnabenbremse, rückwärts die neue patentierte Bremse von F. & S. Letztere wird wohl wie eine Rücktrittbremse mit den Pedalen betätigt, ist aber dennoch eine ausgewachsene Innenbackenbremse.

Um die beiden Ketten unabhängig spannen zu können, ist das Tretlager exzentrisch gelagert. Der Rahmen hat die wegen des leichten Radausbaues beliebten Ausfallenden, ein Lösen des Kettenschlosses ist hier nicht notwendig. Der Tank faßt 7,5 Liter Gemisch, die für ca. 380 Fahrkilometer reichen. Am Lenker (65 cm breit) sind neben den üblichen Hebeln noch der Dekompressionshebel und rechts der Schalthebel zum Sortieren der zwei Getriebegänge zu finden (Bowdenzug). Das Fahrzeug wiegt aufgetankt nicht mehr als 62 Kilogramm.

Das Aussehen des Rades ist sehr gefällig. Das Mofa wird farbig emailliert und mit vielen Chromteilen geliefert. Und das alles für nur 5500 österreichische Schilling.

Heinz

