



Der letzte Mohikaner – Theodor BRÉE aus 1902

Von den österreichischen Firmen, die in der Pionierzeit des Motorrads werkten, hat sich einzig der Name Puch in die Festplatte der meisten Oldtimer-Liebhaber eingegraben. Dabei gab es auch einige andere, meist in Graz oder Wien beheimatete Fahrradfirmen, die ihre Palette um das moderne Produkt „Motorrad“ erweiterten. So z.B. Styria, Noricum oder Regent (Bock & Hollender). Bauten die oben genannten Fahrradhersteller richtig hubraumstarke, „echte“ Motorräder, so gab es auch andere kleine Unternehmen, die meist Hilfsmotoren konstruierten, welche man dann an die Fahrräder der renommierten Hersteller hängen konnte. Zu nennen sind darunter Anton Scheiber, Josef Mezera (Austria), Franz Kröttlinger – und Theodor Brée. Von ihm ist leider lediglich bekannt, dass er in der Zeit von 1902 bis 1906 in der Weyringergasse in Wien IV einen Zweitakt-Hilfsmotor baute, der hinter dem Steuerkopf am oberen Rahmenrohr eines verstärkten Fahrrads angebracht werden konnte (bzw. von Brée bereits auf einem Fahrrad montiert ausgeliefert wurde) und mittels Kette das große Kettenblatt antrieb. Hinter diesem befand sich ein kleines Ritzel, das die Kraft an das Hinterrad

weitergab. Literatur existiert kaum, die einzigen Ausnahmen führt Libor Marcik in seinem lesens- und sehenswerten Buch „Motorräder Österreich-Ungarn 1899 – 1918“ auf: zwei Detailzeichnungen, eine Ergebnisliste, die den Fahrer Chlubna auf einer 1,9 PS starken Brée als zweiten eines Bahnrennens in Wien Margarethen aufführt, sowie die Registrierung einer 2 PS starken Maschine im tschechischen Kadon.

Umso erstaunlicher, dass ein kompletter Motor samt Vergaser, Tank und Hebeleien aufgetaucht ist, bei dem es sich um das einzig erhaltene Exemplar dieser Marke handeln dürfte (oder liegt noch irgendwo einer rum, von dem niemand was ahnt?). Vor einigen Jahren kam die Baustelle in die Hände von Walter Neumayer ins Oldtimermuseum Altmünster. Weil es sich anfangs um eine Leihgabe handelte, sollten die Teile nur provisorisch an ein zeitgenössisch passendes Fahrrad gebastelt werden. Ein solches aufzutreiben gestaltete sich nicht weiter schwierig, beschäftigt sich das Museum in Altmünster doch hauptsächlich mit der Geschichte des Drahtesels – wichtig war nur, dass es sich im Originalzustand befand und von der Patina zu den Brée Teilen passte.



Aus dem Casting ging ein Modell mit dem schönen Namen „Allzeit Voran“ der Styrian Meteor Werke des Benedict Albl hervor. Das „Allzeit Voran“ war ab 1900 im Programm und verkörperte den Slogan des Grazer Unternehmens, welches für die hohe Qualität seiner Produkte bekannt war (was so aber auch für die meisten anderen österreichischen Fahrradhersteller gelten kann). Leider war die Bedeutung „Allzeit“ für Meteor nur von sehr temporärer Bedeutung, aber das ist eine andere Geschichte ...

Kaum war das Projekt so weit wie beabsichtigt abgeschlossen und hatte das Ehepaar Brèe/Meteor seinen Platz im Museum gefunden, konnte das Ding fix in den Bestand übernommen werden. Also alles noch einmal von vorn, und diesmal aber richtig. Das verhiess allerdings einige Arbeit: die Hilfsgabel und einige Kleinteile mussten neu angefertigt werden, wobei die Abbildungen in Libor Marcik's Buch als Vorlage dienten. Viele andere Teile, wie zB. Die Ritzel, konnten in mühevoller Sucharbeit auf Teilmärkten oder bei andern Sammlern im Tausch gegen so manches andere schöne Stück zusammengetragen werden. Dabei wurde offenbar, dass die Brèe mit so mancher technischen Finesse aufwarten konnte: der Tank zB erfüllte neben seiner Aufgabe als Kraftstoffbehälter auch andere Funktionen – neben der Batteriezündung beinhaltet er nämlich noch den Oberflächen- (Verdampfungs-) Vergaser, wobei durch die Eigenbewegung des Fahrzeugs das Gas verdampft und mittels Handregler auf der Tankoberseite in das Kurbelgehäuse eingeleitet wird. Zur zusätzlichen Anregung der Gasentwicklung konnten die Auspuffgase teilweise wieder in den Tank zurück geleitet werden. Ein für den Piloten nicht ungefährliches Verfahren, soll es doch nach der Überlieferung von Betroffenen dadurch manchmal zu Feuerschlägen gekommen

Obiger Artikel ist dem Buch „Regenten, Giganten, Titanen & Co – Österreichische Motorradraritäten der Vorkriegszeit“ (erschienen im Verlag Hollinek, www.hollinek.at) entliehen. Seit Erscheinen des Buches ist einiges passiert. Bei Restauration des Tanks ist nach sensiblem Abbeizen des Lacks darunter eine braune Farbschicht mit weißer Beschriftung und Beschneidung aufgetaucht, die wohl schon seinerzeit aufgetragen wurde. Man erkennt sie auf den für diesen Artikel neu angefertigten Fotos. Außerdem hat das Oldtimermuseum Altmünster 2018 die Tore geschlossen, weshalb sich Walter Neumayer von dem österreichischen Pionier trennen möchte. Die auf den Bildern montierte Lampe gehört allerdings nicht zum Deal, dafür aber ein Originalkatalog aus 1902. Interessenten melden sich bei ihm unter 0043 650 4748665.

sein, wobei der Tank zwischen den Beinen des Bedauernswerten explodiert ist – eine kribbelige Vorstellung! Weitere Unannehmlichkeiten für den Fahrer stellt das Fehlen eines Freilaufs dar – er war dadurch zum ständigen Mittreten verdammt! Dafür verfügt die Brèe – oh Wunder der damaligen Technik – bereits über eine Einscheiben-Kupplung, noch sehr unüblich für Fahrzeuge dieser frühen Epoche! Letzterer Umstand gestattet es auch, das Baujahr des Fahrzeugs mit vor 1903 anzusetzen – denn das Modell aus 1904 verfügt bereits über einen Riemenantrieb, wie man der Abbildung entnehmen kann.

Nachdem alles zusammengebaut war, wurde das Fahrzeug noch zusätzlich aufgepeppt, indem ein paar zeitgenössisch passende Accessoires montiert wurden: als erstes ist hier die Lichtenanlage zu nennen, bei der es sich um eine äußerst seltene deutsche Acetylen (Karbid) Patronen-Laterne mit Verbindung zu einem Rücklicht handelt. Bei dieser Laterne sparte man sich das umständliche Hantieren mit dem stinkenden Karbid, man schob einfach eine fertig gekaufte Patrone von unten ins Gehäuse, verriegeln, Wasser nachfüllen, aufdrehen, anzünden, fertig. Falls einem unterwegs einmal die Karbid Patronen ausgehen, ist am Oberrohr eine Reservekartusche der Firma Wittke montiert – einfach Schlauch umstecken, Voila! Für zusätzliche Schmierarbeiten befindet sich unterhalb des Sattels noch eine kleine Ölpumpe samt Reservebehälter, ebenfalls zur Reserve Schlauch und Mantel hinten am Gepäckträger. Wie man sieht, scheint man mit dieser Ausstattung gegen alle Widrigkeiten des damaligen Straßenverkehrs gerüstet zu sein. Jetzt sind die Arbeiten abgeschlossen, und die Brèe hat ihren endgültigen Platz vor der K&K Fahrrad- und Motorrad-Werkstatt neben einer Schlapfendrehbank aus 1880 im Oldtimermuseum Altmünster gefunden – ein Kapitel österreichischer Motorradgeschichte konnte so vor dem Vergessen bewahrt werden.





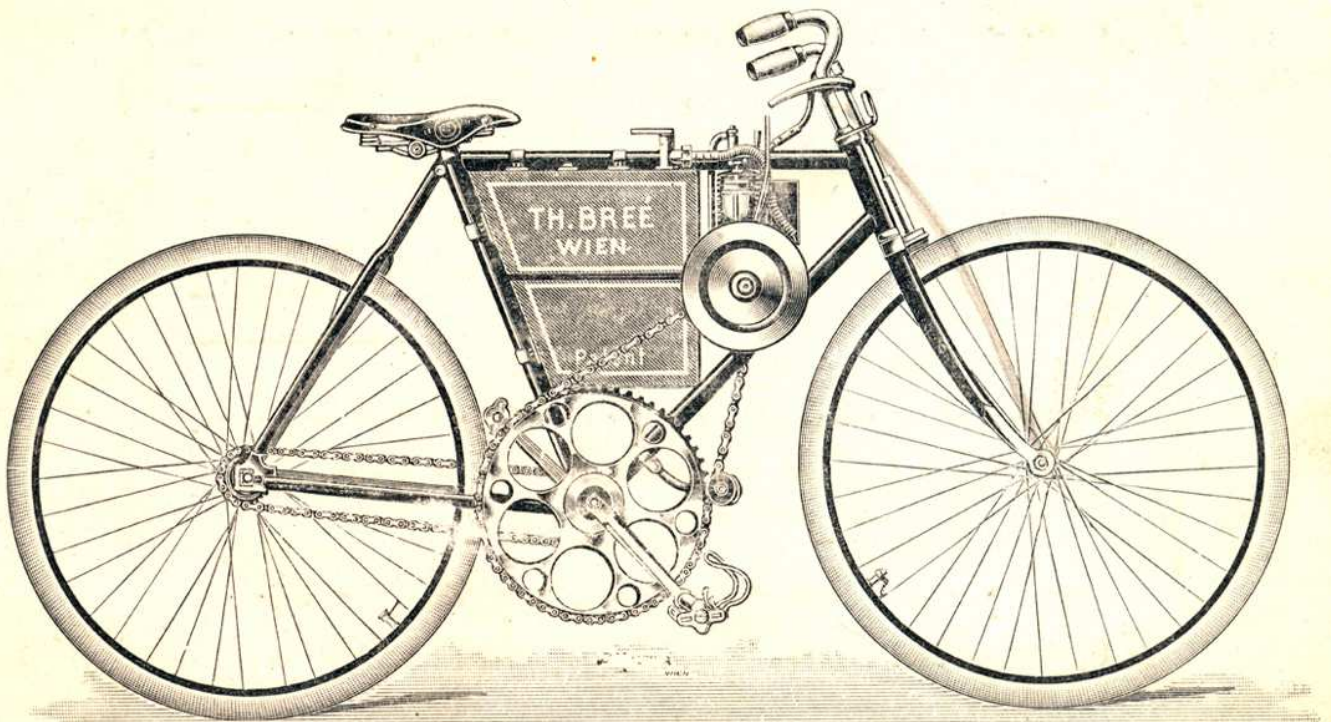
Vorzüge des leichten Motorrades sind:

1. Friktionseinschaltung. Ein Antreten des Motors überflüssig.
2. Kann, wenn Friktion ausgeschaltet, so leicht wie ein gewöhnliches Fahrrad getreten werden.
3. Kettenantrieb. Übelstände des bisherigen Riemenantriebes, wie Gleiten, Reissen etc. vermieden. Kein Kraftverlust.
4. Leichte Unterbringung des Rades, wiegt komplett nur 32 Kg.
5. Motor ohne Ventile (Motordefekte ausgeschlossen).
6. Automatische Oelung.

Die Motorstärke des leichten Rades ist $1\frac{1}{2}$ und 2 H. P. Geschwindigkeit 40—50 Kilometer pro Stunde. Das leichte Motorrad nimmt Steigungen bis zu 12% .

☛ Jedes gewöhnliche Fahrrad kann nach meinem System sofort in ein Motorrad umgewandelt werden. ☛

Das leichte Motorrad von TH. BRÉE, Motorfahrzeuge-Fabrik Wien, IV₂, Schellinggasse 45.



Patente in allen Staaten angemeldet.