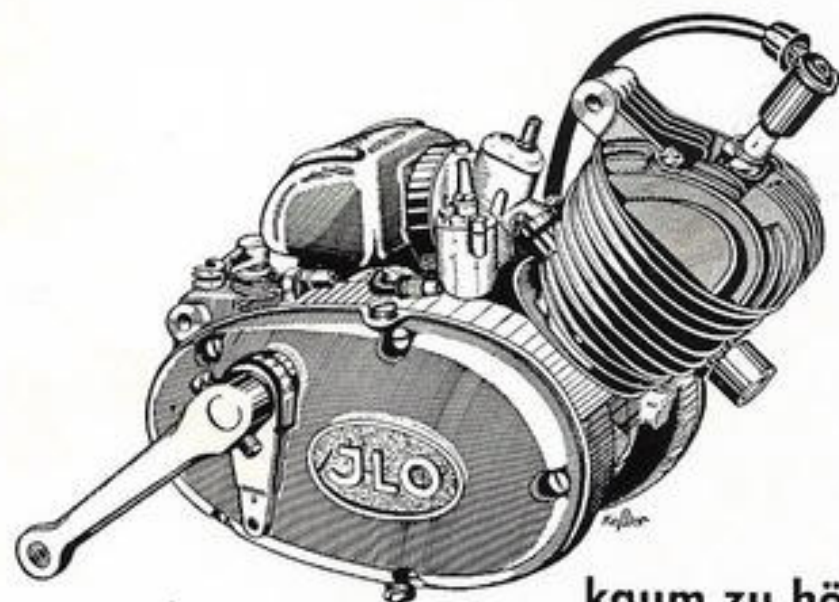


JLOpiano



kaum zu hören

DER
GERÄUSCHARME
MOPEDMOTOR

mit Zweigang- oder Dreigang-Getriebe

DER WEG BIS ZUR *Mars-Monza*

Die heutige Generation der Motorsportfreunde kennt wohl das Motorrad „Mars-Stella“ sowie das Sportmoped „Mars-Monza“, aber sicherlich ist ihr kaum bekannt, daß die Mars-Werke, Nürnberg, schon vor mehr als 50 Jahren zu den ersten Pionieren im Motorradbau zählten und im vergangenen Jahr 1955 bereits ihr 50jähriges Sportjubiläum begehen konnten.

Die ältere Generation kennt freilich noch sehr gut die alte „Weiße Mars“, welche 1923 mit einem 1000 ccm Maybach-Motor als erste deutsche Reisemaschine bei Mars serienmäßig hergestellt wurde. Die Tatsache aber, daß Mars-Motorräder schon im Jahre 1905 an größten nationalen und internationalen Motorsportveranstaltungen mit größtem Erfolg teilnahmen, wird nur wenigen bekannt sein. Deshalb dürfte es wohl interessieren über den hohen, technischen Stand der Mars-Zweiraderzeugnisse bereits um die Jahrhundertwende etwas zu erfahren.

Im Archiv der Mars-Werke befindet sich u. a. ein Dokument in Gestalt eines Katalogs aus dem Jahre 1908, welches bemerkenswerte Ausführungen über die damals erzielten Erfolge enthält und von dem einige interessante Katalogseiten im Original nachfolgend wiedergegeben werden. Dabei ist die Tatsache besonders beachtlich, daß die Mars-Werke bereits 1908 u. a. ein Fahrrad mit Hilfsmotor fertigten, welches schon damals die typischen Merkmale eines Mopeds von heute besaß (siehe Abb. Seite 7).

Es ist deshalb wohl kaum verwunderlich, daß die Marsleute auf Grund ihrer jahrzehntelangen Erfahrung und Tradition im „Mars-Jahr“ 1956 wiederum etwas besonderes schafften und als erste deutsche Motorradfabrik ein Sportmoped „Mars-Monza“ herausbrachten, von dem ein Fachjournalist in einem Testbericht sagt, daß dieses Fahrzeug als der Prototyp aller derzeitigen und noch kommenden Sportmopeds bezeichnet werden könne.

In dieser kleinen Broschüre sind drei interessante Testberichte führender Fachzeitschriften im Originaltext wiedergegeben. Sie gipfeln einheitlich in der Feststellung, daß die Mars-Werke mit der Konstruktion des Mars-Monza völlig neue Wege beschritten haben und dieses Fahrzeug, mit seiner von der ebenfalls erfolgreichen Stella-Konstruktion übernommenen Hinter- und Vorderradschwinge, einen bisher unbekanntem Fahrkomfort aufweist. Und damit wird gleichzeitig die Pionierarbeit anerkannt, welche die Marsleute von jeher auf dem Gebiete der technischen Weiterentwicklung der Zweirad-Motorfahrzeuge geleistet haben.

Die Broschüre enthält abschließend das Fahrzeugprogramm 1956/57, welches dem ZweiradSPORTler, sei es für die Ausübung seines Berufes oder für Urlaubs- und Sportfahrten, reichhaltige Auswahl bietet.

Wir hoffen und wünschen noch viele Freunde für unsere Erzeugnisse zu gewinnen und sind überzeugt, daß Mars-Fahrer, wann und wo immer sie sich begegnen, nur begeistert über die Wahl ihrer Fahrzeuge urteilen werden.

MARS-WERKE AG.
Nürnberg-Doos

Mars-Krafffahrzeuge Modelle 1908/09



Mars-Werke

n.-B.

Nürnberg-Doos

Fahrräder-, Krafffahrzeuge- und
Werkzeugmaschinen-Fabrik.

Bayerische Jubiläums-
Landes-Ausstellung
Nürnberg 1908

GOLDENE MEDAILLE

Allgemeine Rumänische
Landes-Ausstellung
Bukarest 1908

GOLDENE MEDAILLE

Internationale Ausstellung Mailand 1916

GOLDENE MEDAILLE 1916

Fernsprecher:

Hauptgeschäftsstelle u. Direktion Nr. 1573

Krafffahrzeug-Ableitung Nr. 1784

Es ist deshalb wohl kaum verwunderlich, daß die Marsleute auf Grund ihrer jahrzehntelangen Erfahrung und Tradition im „Mars-Jahr“ 1956 wiederum etwas besonderes schafften und als erste deutsche Motorradfabrik ein Sportmoped „Mars-Monza“ herausbrachten, von dem ein Fachjournalist in einem Testbericht sagt, daß dieses Fahrzeug als der Prototyp aller derzeitigen und noch kommenden Sportmopeds bezeichnet werden könne.

In dieser kleinen Broschüre sind drei interessante Testberichte führender Fachzeitschriften im Originaltext wiedergegeben. Sie gipfeln einheitlich in der Feststellung, daß die Mars-Werke mit der Konstruktion des Mars-Monza völlig neue Wege beschritten haben und dieses Fahrzeug, mit seiner von der ebenfalls erfolgreichen Stella-Konstruktion übernommenen Hinter- und Vorderradschwinge, einen bisher unbekanntem Fahrkomfort aufweist. Und damit wird gleichzeitig die Pionierarbeit anerkannt, welche die Marsleute von jeher auf dem Gebiete der technischen Weiterentwicklung der Zweirad-Motorfahrzeuge geleistet haben.

Die Broschüre enthält abschließend das Fahrzeugprogramm 1956/57, welches dem ZweiradSPORTler, sei es für die Ausübung seines Berufes oder für Urlaubs- und Sportfahrten, reichhaltige Auswahl bietet.

Wir hoffen und wünschen noch viele Freunde für unsere Erzeugnisse zu gewinnen und sind überzeugt, daß Mars-Fahrer, wann und wo immer sie sich begegnen, nur begeistert über die Wahl ihrer Fahrzeuge urteilen werden.

MARS-WERKE AG.
Nürnberg-Doos

Mars-Krafffahrzeuge Modelle 1908/09

Mars-Werke
A.-G.
Nürnberg-Doos

Fahrräder-, Krafffahrzeuge- und
Werkzeugmaschinen-Fabrik.

Bayerische Jubiläums-
Landes-Ausstellung
Nürnberg 1908

GOLDENE MEDAILLE

Allgemeine Rumänische
Landes-Ausstellung
Bukarest 1908

GOLDENE MEDAILLE

Internationale Ausstellung Mailand 1905

GOLDENE MEDAILLE

Fernsprecher:

Hauptgeschäftsstelle u. Direktion Nr. 1573

Krafffahrzeug-Abteilung Nr. 1784

Mars-Kraftzweirad

mit Doppelzylinder- Zedel-Maschine.



Nr. 124.

Maschine rund 3 1/2 PS.
Zylinderbohrung 67 mm. — Hub 70 mm.
Höchste Umdrehungszahl 2600.
Gewicht rund 75 Kg.

Preis: Mk. 800.—

Zündung: Magnet-elektrischer Lichtbogen-Apparat für Kerzenzündung, ohne Spule, Erzeugnis Bosch; der Antrieb erfolgt durch Cardanwelle.

Vergaser: Patentierter Zedel-Vergaser (Spritzvergaser)

Übertragung auf das Hinterrad: 45 mm breiter Flachriemen aus besonders zähem, gegen Witterungseinflüsse beinahe unempfindlichem Leder.

Sonstige Ausstattung: Unbedingt zuverlässig wirkende, besonders kräftige Hinterradbandbremse mit Zündungsausschaltung durch den Bremshebel; Bowdenleitung zum Heben des Auspuffventiles; 90 mm breite Kotschützer, wovon das hintere Schutzblech aufklappbar; im Rahmen untergebrachte geräumige Werkzeugtasche; Fußluftpumpe mit Riemen am Sitzrohr befestigt; Bereifung: 26 x 2 1/2".

Nr. 129.

Maschine rund 5 1/2 PS.
Zylinderbohrung 75 mm. — Hub 80 mm.
Höchste Umdrehungszahl 2500.
Gewicht rund 80 Kg.

Preis: Mk. 900.—

Mars-Fahrrad mit Hilfsmaschine

Nr. 134.



Gewicht: 35 kg.

Rahmenhöhe: 570 mm.

Maschine (Motor): Einzylinder ungefähr 1 1/2 PS., Bohrung 62 mm, Hub 70 mm; selbsttätiges Ansaugventil.

Zündung: Elektrische Sammlerzündung (Akkumulatorenzündung), ausschaltbar durch einen am linken Handgriff befindlichen Unterbrecher.

Vergaser: Spritzvergaser mit verstellbarer Luftzuführung.

Übertragung auf das Hinterrad: Runder Riemen aus besonders zähem Leder.

Sonstige Ausstattung: Unbedingt zuverlässige Favorita-Bowdenbremse auf die Hinterradfelge wirkend; sehr kräftige Stahlrollen. Im übrigen weicht die Ausstattung nicht von der eines gewöhnlichen Fahrrades ab.

Bereifung: 26 x 1 1/2".

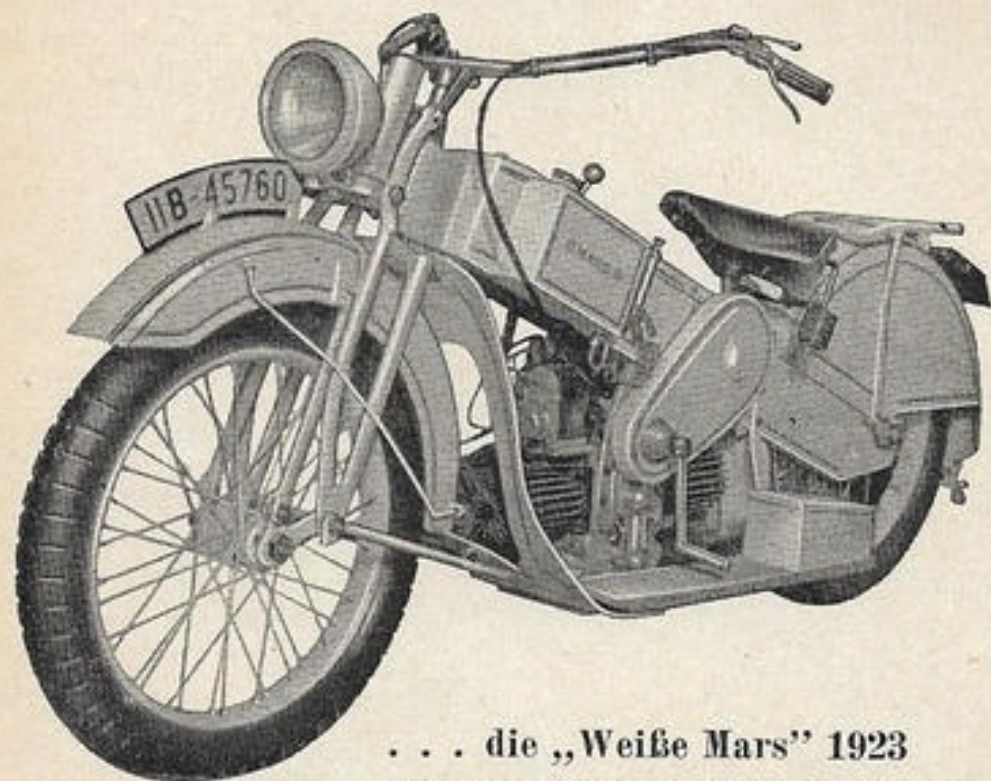
PREIS: 550

Mit elektr. Sammlerzündung (Akkumulatorenzündung) Mk. 550.—

Mit elektromagnetischer Zündung 620.—

Auf Wunsch liefern wir dieses Modell auch ohne Motor zum Einbauen der vollständigen Original La Motosaccho-Garnitur.

Kennen Sie „SIE“ noch?



... die „Weiße Mars“ 1923

In aller Munde war der Name MARS in den 20er Jahren, als mit Beginn des „Motorradzeitalters“ die „Weiße Mars“ auf dem Markt erschien. Sie war ein besonders schwerer Brocken, mit einem 1000-ccm-4-Takt-Boxer-Motor ausgerüstet und auch sonst für unsere heutigen Begriffe schon sehr fortschrittlich und modern gebaut. Sie hatte bereits damals Steckachsen, Zweiganggetriebe, Kickstarter, Zentralkastenrahmen und ausgezeichnete Abdeckungen für Antriebsketten. Alle alten Motorradhasen haben diesen Apparat schon einmal gefahren und können noch Wunderdinge davon erzählen.

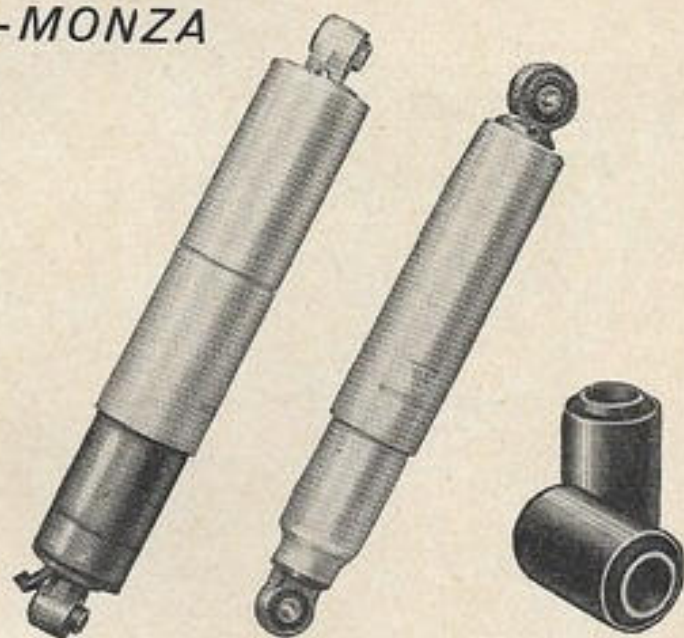
BOGE-FEDERBEINE

für

Motorräder, Motorroller und Mopeds

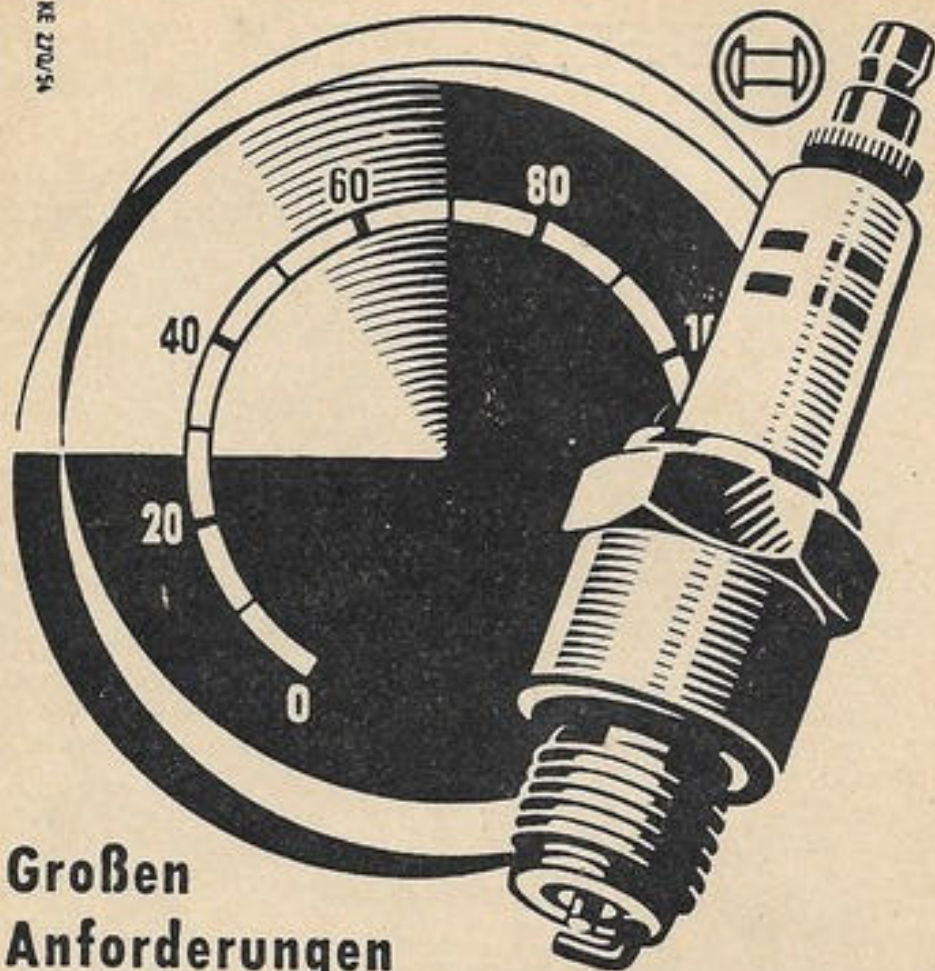
auch für

MARS-MONZA



BOGE GMBH EITORF/SIEG

Fernsprecher 420/21/22 Fernschreiber 0876696



Großen
Anforderungen
gewachsen...

BOSCH
ZÜNDKERZEN

Die Zündkerzen für Ihren Motor

Chefredakteur C. Hertweck berichtet
in der Fachzeitschrift „Das Motorrad“ vom 31. 17 55
als Erster über das Mars-Monza

. . . neues Moped von Mars

Am 12. Dezember 1955 — man vergleiche die verschiedenen Daten in der „Noch nicht vollendeten Geschichte eines geistigen Konkurses“ — lief bei Mars in Nürnberg-Doos auf dem Band ein neuer Typ an. Natürlich käme diesem Typ eine Neuregelung der Mopedvorschriften sehr zustatten, er ist aber nicht darauf angewiesen, er ließe sich unter Verzicht auf den deutschen Markt voll exportieren. Nach den noch gültigen Vorschriften wäre dieser Typ in Deutschland nämlich ebenso führerscheinpflichtig wie etwa die Ur-Kreidler. Das Maschinchen zeigt aber, was man kann, wenn man sich nicht an die übliche Fahrrad-Rohrspilastik klammert und sich traut, mit Blech und Gummi so zu arbeiten, wie das diesen Werkstoffen zukommt. Man muß sich aber noch etwas trauen — und ein kleineres Werk wie Mars kann das — nämlich nicht das Universal-Moped zu bauen, das für Opa mit dem Bart, Onkel Gustav, Tante Lenchen und den Neffen Fritz gleichermaßen geeignet ist. Man darf sich auch vor dem „Geist des Mopeds“ nicht grauen: Solche Geister, seien sie nun Geist des Rollers, Geist des Fahrrads, Geist von Bonn, sind Gespenster, die nur in der Phantasie dessen Platz haben, der daran glaubt, die aber vor der Wirklichkeit nicht von Bestand sind.

Genau besehen ist das doch alles andere als ein „Fahrrad mit Hilfsmotor“, wenn auch gerade noch als Moped zu bezeichnen. Was ist es wirklich? Nun, ein redliches Kraftfahrzeug, das alle die Sicherheitsbedingungen von vornherein bringt, die ein Kraftfahrzeug eben aufweisen muß.

1. Anständige Bremsen, Hinterbremse noch durch Pedalrücktritt bedient, noch keine Schande, andere Mopeds haben das auch.

2. Ziemlich langarmige, aber ausgesprochen langhubige Vorderfederung, die nicht nur aussieht, sondern ist, das Rad also bei den in Frage kommenden Geschwindigkeiten um 40 km/h herum tatsächlich am Boden hält.
3. Großer Nachlauf, genügend, um kursstabil zu sein, klein genug, um auf Schmiere zu warnen, progressive Tonnen-Gummikörper, Dämpfung in diesem Geschwindigkeitsbereich entbehrlich.
4. Hinterradfederung langhubig, zentraler Mars-Gummiblock und dazu zwei Federbeine, breite, nur durch Pedalabstand beschränkte Schwingenlagerung, Hintergabel dadurch steif. Dämpfung kann angesichts der Geschwindigkeitsleistung gerade noch entbehrt werden.
5. Satteltank mit Knieschluß, fester, breiter Schaumgummsitz, bringt Sicherheit nicht nur bei Höchstgeschwindigkeit, sondern schon in der „Wackelperiode“ nach dem Anfahren.

Das sind reine Sicherheitspunkte, die durch Verzicht auf die Gewichtsgrenze möglich wurde, Punkte, die auch dann voll wirksam sind, wenn man gehorsam dem Gesetz einen Motor einbaut, der sich bei 40 km/h selber drosselt, wenn seine Überschubleistung gerade nicht zum Steigen verwendet wird.

Sämtliche Frauenvereinsvorstände werden jetzt laut jammern, daß das doch eine Sünde wider den reinen Geist des Mopeds sei, so sähe doch nur ein verruchtes Motorrad aus — gewiß sieht das wie ein Motorrad aus, denn es hat dessen vorteilhafte Eigenschaften. Niemand wird gezwungen, Maschinen dieser Bauart zu kaufen — man sollte die Möglichkeit dazu aber den Leuten lassen, denen ihre physische Sicherheit lieber ist als der geistigste Mopedgeist. Der Blechschaalenrahmen ist ungewöhnlich steif, genau wie jeder andere Schalenrahmen — es gäbe noch viel mehr, wenn bis heute die Gewichtsgrenze nicht bestanden hätte. Sicherheit wird nicht von $33 + 3,3 = 36,3$ kg gebracht, wohl aber kann man bei heutigen Material-

festigkeiten, vor allem Dauerfestigkeiten, sagen, daß sie vom ungefähr 38. Kilo ab käme, hier vom 40. Kilo ab, weil man sich den Knieschlußtank und den überstarken Kasten etwas kosten ließ — davon hören wir aber noch.

Motor JLO, 50 ccm, Zweigang, gedrosselt, also beileibe noch nicht der auch mögliche 2,5 PS-Schnellläufer mit abgesägter Geschwindigkeitsspitze, der auch 7 % Steigung noch mit 40 hinaufginge und der bei Grün ohne Strampelei und Wackelei so verlässlich losginge wie ein Motorrad — wie man sieht, ist auch das letztlich keine Ehrgeizfrage, sondern eine ganz klare Sicherheitsfrage. Die Pedale muten als Relikte archaischer Mopedvorschriften an — wetten, daß noch vor Aschermittwoch Fußrasten dran sind? Licht, wie vor Jahren bei JLO schon drin gewesen und auf Betreiben von BVM wieder entfernt, 15 Watt, nicht die lebensgefährlichen, stets auf Blendung eingestellten 3 Watt Straulinoscher Sicherheitsvorstellungen.

Die Blechbauweise — Gummi und Blech wurde bei Mars schon immer groß geschrieben — erlaubt allerhand hübsche Kleinigkeiten, so konnte man etwa den Tank einfach mit Gummizwischenlage überstülpen und mit zwei kleinen Schräuberln gegen Geklautwerden schützen. Werkzeugkasten groß, Gummiauskleidung, klappersicher. Sofa nach dem im Polsterbank-Bandwurm vertretenen Grundsatz, also massiv Schaumgummi auf simpler Blechpfanne. Hinterkette voll gekapselt, klappersicher, Kette leicht zugänglich. Nun, ich habe mich bemüht, bis jetzt ganz trocken zu schreiben. Vermouth Napoleon, man kann aber auch noch Gin und eine gesalzene Olive dazutun: Da wir unter uns Pfarrerstöchtern sind, ist es ja wohl klar, daß das nach 100 ccm und vier Gängen schreit. Dann geht der Apparat 70, aber dafür ist das Fahrwerk gerade noch gut — bei uns schlägt alle Welt über solchem Gedanken zwar die Hände überm Kopf zusammen, anderwärts ist man aber nicht so bigott und wahrscheinlich wird so eine Jungenmaschine erst jahrelang

exportiert und überall gänzlich ohne Führerschein gefahren, bis man bei uns wenigstens mit einem Führerschein IV drankommt.

Ja ja, so geht es, in allen Konradsblättern zetern zwar die Tanten, wie sie eh und je gezetert haben, aber wenn ich einen Jungen von 16 Jahren hätte, bekäme der so eine 50er Mars. Deren 40 Kilometerchen würden reichen, daß er nur bei ganz groben Schnitzern relativ harmlos auf den Pinsel fiele, aber bis er 18 wäre und eine 100er bekäme, hätte er sich genau das Angabebedürfnis abgewöhnt, das andere Leute mit 24 Jahren und einer 250er entschieden gefährlicher rausfliegen läßt.

Hat schon jemand dran gedacht, was sich schon mit dem 50er Maschinchen für ein Sport treiben ließe? Abseits der Straße?

Fahrrad mit Hilfsmotor — das war einmal.

Moped — gewiß, in Millionen, Brot für den Hunger.

Diese Mars — das, was man kann, wenn man den Leuten auch noch etwas auf's Brot legen will und sich traut, hinreichend weit neben dem treubraven Roboterpferd zu wandeln.

C. Hertweck



LUFTPUMPEN in jeder Ausführung

von **KARL SCHEFFER-KLUDE**

Inhaber **Wilhelm Blome**

(21) **Sundern/Sauerland**



Für die Fachzeitschrift

testete **Chefredakteur Robert Poensgen**

im **Frühjahr 1956**

Die sogenannten „Sport-Mopeds“ sind augenblicklich der große Schlager im Zweiradgeschäft. Zu einem Zeitpunkt, da der Moped-Absatz bei einzelnen Firmen bereits wieder rückläufig zu werden beginnt, ist es gar kein Wunder, daß man sich allerorten den Kopf darüber zerbricht, was man dem Käufer setzen könne, um ihn an die eigene Marke zu fesseln. Und da bot sich quasi von selbst die sportliche Bauform des Kleinst-Kraftrades (welch schönes Wort!) an, wie sie die Italienreisenden der letzten Jahre jenseits der Alpen mit Staunen gesehen haben. Es besteht ja auch gar kein Grund dafür, ein Moped unbedingt mit freiem Durchstieg zu bauen, wenn man von der Verwendbarkeit des gleichen Typs für weibliche Passagiere absieht. Warum soll es nicht auch bei den Mopeds, ebenso wie bei den Fahrrädern, Herren- und Damenmodelle geben? Im Wege stand dieser Entwicklung zunächst nur die vom Staat verordnete Gewichtsgrenze. Als diese Grenze fiel, war der Weg frei. Und zu den ersten Firmen, die ein derartiges Sport-Moped herausbrachten, gehörten die Nürnberger Mars-Werke, in deren Mauern man schon immer eine recht gute Nase für Käuferwünsche hatte. Das Mars-„Monza“ darf, solange die anderen großen Moped-Firmen noch an ihren Sportmodellen herumbasteln (kommen werden sie sicherlich eine nach der anderen!), als der Prototyp eines derartigen Fahrzeugs überhaupt betrachtet werden. Bei Mars ist man auch mit dem Publikums-Erfolg zufrieden, man mußte zeitweilig sogar Nachtschichten fahren, um den Anforde-

rungen überhaupt nachkommen zu können und wer das Straßenbild der letzten Monate aufmerksam beobachtete, dem konnte das rasche Aufkommen der Sportmopeds im allgemeinen, des Mars-„Monza“ mit seiner dezenten graublauen Lackierung im besonderen, nicht verborgen bleiben.

Die Firmen, die noch kein Sport-Moped haben, sind natürlich nicht recht glücklich über die Konkurrenz. Und beim Zweiradverband scheint man zu befürchten, daß die weitere Entwicklung dieser Sport-Mopeds womöglich den Argwohn der Behörden wecken und dazu führen könne, daß die ganze Kategorie „Moped“ eines Tages doch der gewährten Vergünstigungen (Kennzeichen-, Steuer- und Führerschein-Freiheit) verlustig geht. Dazu mag der Name „Sport“-Moped beitragen. Denn bei „Sport“ im Zusammenhang mit Motorfahrzeugen denkt man ja immer wieder zuerst an Geschwindigkeit. Und gerade die Geschwindigkeit muß ja bei einem Moped im 40-km/h-Bereich bleiben wenn das Fahrzeug zu dieser Gattung gerechnet werden soll. Es wäre vielleicht der Behörde gegenüber psychologisch gerechtfertigt, eine neue Bezeichnung für jene Moped-Form zu finden. Die Käuferschaft, vor allem die jüngere, männlichen Geschlechtes, wird jedoch durch das Wort „Sport-Moped“ sichtlich geradezu magisch angezogen und darüber hinweggetröstet, daß — zumindest bei Mars — die Dinger um keinen Deut schneller laufen als ihre Brüder konventionellen Typs, nämlich brav ihre 40 km/h! Daran kann man durch „sportliche“ Sitzposition, will sagen: Zurückrutschen auf der Sitzbank, Nachvordrehen des Lenkers und gebückte Körperhaltung nicht wesentlich viel ändern. Und soweit die Firmen einen derart leisen Motor verwenden, wie ihn Mars in Form des neuen ILO-„piano“ einbaut, läßt sich die mangelnde Geschwindigkeit auch nicht durch erhöhten Lärm ersetzen.

Die geringe Lautstärke des ILO-„piano“ war wohl der erste und stärkste Eindruck, den wir vom Mars-„Monza“ erhielten. Im wohltuenden Gegensatz zu den



Englebert

REIFEN

IN ALLER WELT

Für höchste
Beanspruchung



Wippermann-



Ketten

für Rennrad, Mofa, Motorrad und Getriebe

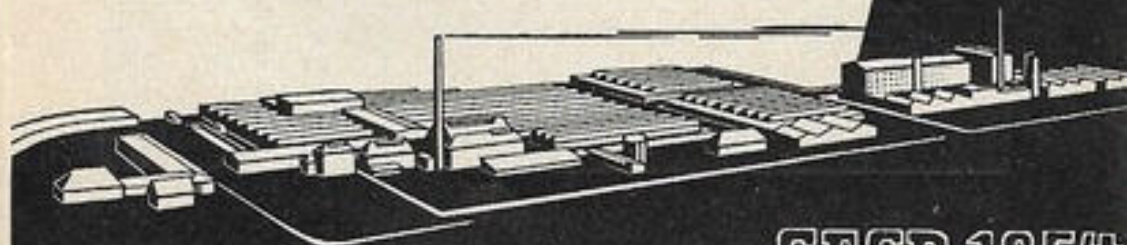


Wippermann jr. Akt.-Ges.
HAGEN I. W. DELSTERN

WINKHAUS



GLOCKEN
SCHLÖSSER



GEGR. 1854

Denfeld

- Fahrersättel
- Sozius-Sättel
- Sportsitze
- Rennkissen

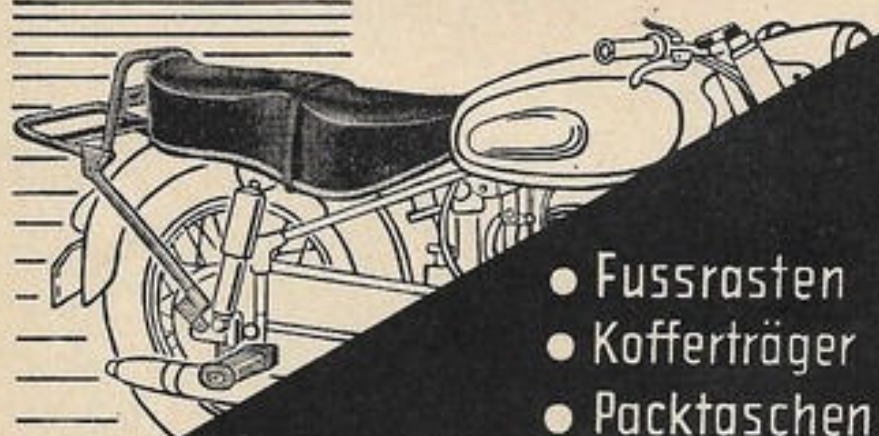
SITZBÄNKE

DBP.o. u. BGM.

*Seit vielen Jahren bewährtes
Federunterzug-Prinzip*

*Durch eingebautes Schwing-
rahmen schwimmfreies Fahren*

*Durch gutausgearbeitete Schaum-
gümmipolsterung weicher Sitz*



- Fussrasten
- Kofferträger
- Packtaschen

GEORG DENFELD KG.

SATTELFABRIK · BAD HOMBURG

winzigen Nervensägen von Moped-Motoren älterer Bauform ist dieser Motor geradezu ein Segen für die Gehörnerven der Menschheit. Und wir stehen nicht an zu behaupten, daß da den Münchner ILO-Werken, die jahrelang etwas hinter der Schweinfurter Konkurrenz herhinkten, ein großartiger Wurf gelungen ist! Als wir das Auspuffgeräusch des ILO-„piano“ maßen, da glaubten wir zunächst unseren Augen nicht trauen zu dürfen. Denn, nach der amtlichen Methode gemessen, springen da nicht mehr als 10 Phon (!!!) heraus! Das entspricht in etwa dem Säuseln eines leichten Sommerwindes in einem Blätterwald. Dazu bedurfte es gar keines überdimensionierten Schalldämpfers und auch der Ansaug-Geräuschdämpfer dieses bildsauberen kleinen Motörchens steht in absolut harmonischem Größenverhältnis zu den Ausmaßen des Triebwerks. Zweifellos ist der ILO-„piano“ schon bei einem derat niedrigen Geräuschpegel angelangt, daß es den Konstrukteuren einiges Kopfzerbrechen bereitet haben dürfte, die mechanischen Innengeräusche des Motors nicht lauter als das Ansaug- und Auspuffgeräusch werden zu lassen. Bei diesen Bemühungen kam man unter anderem auf die Verwendung eines Zahnriemens an Stelle einer Primärkette zur Kraftübertragung von der Kurbelwelle zur Kupplung, der nicht nur vollkommen geräuschlos, sondern auch weitgehend verschleißfrei läuft und überdies noch wesentlich elastischer ist als jede Kette. Der Motor ist haargenau auf die höchstzulässigen 40 km/h abgestimmt und man muß schon ein sehr fühlbares Gefälle „hinunterbrausen“, um auf mehr km/h zu kommen. Sicherer erreicht man das dann auf alle Fälle, wenn man wider alle Regeln der Kunst auskuppelt und allein die Schwerkraft das Tempo bestimmen läßt! Und dagegen kann ja nun keine Behörde und gar niemand etwas einwenden.

Das Mars-„Monza“ hat einen ganz modernen, leichten Profil-Preßrahmen, eine Schwinghebelgabel vorn und eine langarmige Hinterradschwinge mit Teleskop-Federbeinen hinten. Wie seit langem bei Mars üblich,

übernehmen Gummiblöcke Federung und Dämpfung. Zur Unterstützung des hinteren, zentral angeordneten Gummi-Federkörpers sind jedoch in den Federbeinen noch Schraubenfedern enthalten. Zur Not geht es aber auch einmal ohne diese, aber dann bleibt nicht mehr viel Federweg übrig. Die Gummi-Federung hat den großen Vorzug der völligen Wartungsfreiheit. Und wenn nach sehr langer Laufzeit ein solcher Gummi-block tatsächlich einmal kaputt sein sollte, dann kostet der Ersatz nur ein paar Pfennige und das Auswechseln ist ein Kinderspiel.

Serienmäßig ist das Mars-„Monza“ mit einem Satteltank von 7 Ltr. (davon 2 Ltr. Reserve) Fassungsvermögen und einer sehr ordentlichen Schaumgummi-Sitzbank ausgerüstet. Im Tank sind Vertiefungen für die Knie vorgesehen, die allerdings verständlicherweise nicht für alle Körpergrößen gleichermaßen genau passen können. Die Sitzbank ist zwar so lang, daß man darauf beliebig seine Sitzposition verändern kann, wir möchten uns aber doch davor hüten, sie als „Doppel“-Sitzbank zu bezeichnen, weil sonst vielleicht wirklich jemand auf die Idee kommen könnte, seinem Moped auch noch einen Sozius aufzuladen.

Der Lenker ist stark gekröpft und verstellbar. Läßt man ihn, ähnlich einem Moto-Cross-Lenker, nach oben stehen, so sieht das Mars-„Monza“ durchaus zivilisiert aus und man kann selbst mit 1,80 m Körpergröße ganz bequem und entspannt darauf sitzen. Jüngere Käufer werden ihn allerdings sicherlich sehr schnell „auf Sturm“ stellen, das heißt: nach Lösen der beiden Inbus-Schrauben nach unten verdrehen und sich dann, auf der Sitzbank ganz, ganz nach hinten gerutscht, den Oberkörper auf den Tank gelegt, als zünftige „Rennfahrer“ vorkommen — mit 40 km/h. Möge sich keiner durch einen derartigen Anblick zu falschen Schlüssen verleiten lassen!

Die Kette ist beim Mars-„Monza“ voll gekapselt, die Spannung kann durch ein Schauloch kontrolliert werden, das mit einem Gummideckel verschlossen ist, im

Zentralrahmen ist ein mit Gummi ausgekleideter Werkzeugbehälter vorgesehen, in dem die nötigsten Schlüssel, Flickzeug u. dgl. klapperfrei untergebracht werden können.

Die Funktion der Schaltung, Kupplung und Hinterradbremse entspricht der Norm, die sich allmählich auf diesem Gebiet herausgebildet hat. Das Zweigang-Getriebe wird über einen Drehgriff am linken Lenkerende bedient. Bei eingeschaltetem Leerlauf läßt sich der Motor durch einen Tritt auf das nach vorn stehende Pedal starten und er ist stark genug, um auch einen schwergewichtigen Fahrer ohne Trethilfe im ersten Gang aus dem Stand zu beschleunigen. Will man das Mars-„Monza“ durch Beinkraft vorwärts bewegen, so schaltet man auf den zweiten Gang und legt die Kupplung in ausgekuppeltem Zustand durch eine kleine Sperrklinke am Handhebel fest. Bei der niedrigen Übersetzung wird das allerdings immer ein mehr als mühevolleres Unterfangen sein. Die Hinterradbremse wird zwar durch Zurücktreten der Pedale betätigt, ist jedoch keine Rücktrittbremse im Sinne eines Fahrrades, sondern eine über Gestänge bedingte Innenbacken-Bremse mit der äußeren Form einer Vollnabe. Auch vorn hat das Mars-„Monza“ eine Vollnabenbremse. Beide Bremsen bringen ausgezeichnete Verzögerungswerte und bei dem geringen Gewicht des Mars-„Monza“ (45,5 kg vollgetankt) dürfen sie selbst bei längsten Paßabfahrten nicht so schnell ermüden.

Das Stichwort „Paß-Abfahrten“ leitet dazu über, was man dem Mars-„Monza“ an Fahrleistungen zumuten kann und darf. Wir haben auf ebener Strecke immerhin Fahrdurchschnitte von über 35 km/h und auf bergigen Strecken von über 30 km/h erreicht. Eine 18-%-Steigung ließ sich ohne Beinhilfe von einem über 90 kg schweren Fahrer bezwingen. Der Testverbrauch lag im Durchschnitt bei 1,6 bis 2,0 Ltr/100 km, wobei allerdings zu bedenken ist, daß man dies kleine Fahrzeug praktisch nur mit Vollgas zu fahren pflegt, was der Motor jedoch sichtlich nicht übelnimmt. Je-

denfalls haben wir im Verlauf von etwa 2 Monaten nahezu 2000 Kilometer mit dem „Monza“ gefahren, ohne daß Motorstörungen aufgetreten wären, die auf Überbeanspruchung schließen ließen.

Was wir allerdings bisher noch eigentlich bei allen Mopeds zu bemängeln hatten, das trifft auch bei Mars-„Monza“ bzw. beim ILO-„piano“ zu: Die Kupplung hat zu wenig Hub und die Getriebeschaltung arbeitet nicht exakt genug. Wie schnell und wie sicher man die beiden Arbeitsvorgänge oder den Leerlauf hineinbekommt, das ist immer eine Sache des persönlichen Geschicks und der Übung. Wer vom Motorrad auf ein Zweigang-Moped umsteigt, der wird zumindest in der ersten Zeit gottesjämmerlich murksen beim Schalten und Kuppeln. Hier liegen unseres Erachtens die wichtigsten Verbesserungsmöglichkeiten. Doch wie schon gesagt: Nicht allein beim „Monza“ und nicht allein beim ILO-„piano“-Motor, sondern bei allen uns bisher bekannten Moped-Motoren!

Die Federung und Straßenlage des Mars-„Monza“ ist so erfreulich, daß man sie schon ohne weiteres mit einer regelrechten Motorradfederung in Vergleich setzen darf. Ob Schlaglochstraße oder — weitaus kritischer bei einem Moped: — Katzenkopf-Pflaster, das „Monza“ schaukelt einen wirklich zufriedenstellend weich und geräuschlos darüber hinweg!

Bedenken, die heute noch gegen das Sportmoped bestehen mögen, werden von der Entwicklung überrannt werden. Mögen alle kommenden Fahrzeuge dieses Typs dem Mars-„Monza“ an Leistung, Fahrkomfort und gediegener Ausführung gleichkommen! Sie haben es nicht einfach, die Norm zu erreichen, die durch dieses liebenswerte kleine Fahrzeug schon zu allem Anfang sehr, sehr hoch gesteckt wurde!

Robert Poensgen

Das gefiel uns ganz besonders:

Leiser Motor • Sauberer, stabiler Rahmen • Weiche Sitzbank • Verstellbarer Lenker • Ausgezeichnete Federung • Großer Tankinhalt



47 ccm 1,25 PS 42 kg 675,— DM

Motor: Einzylinder-Zweitakt Sachs, Bohrung 38, Hub 42, Verdichtung 1 : 6, Dauerleistung 1 PS bei 4000 U/min., Höchstdrehzahl 4100 U/min.

Vergaser: Bing 1/12/22 D 56 ND 2,10/NS 3.

Elektrische Anlage: Bosch-Schwungradlichtmagnet 6 V 3 W, Kerze Bosch W 175 T 11, Gewinde M 14.

Getriebe u. Antrieb: 2 Gänge, Drehgriffschaltung, Zweischeiben - Korklamellenkupplung, Sekundärkette 1/2x3/16, Abstufung 1 : 2,89 : 1,77.

Rahmen: Profil-Preßrahmen mit Satteltank, Schwinggabel,

Farbausführung:

Rahmen und Gabel: beige; Tank: hellblau; Sitzbank mit rotem Kunstlederüberzug oder schwarze Ausführung mit rotem Tank.

Die Mars-Monza wird sowohl mit Ilo- als auch mit Sachsmotor geliefert.

Hinterradschwinge m. Federbeinen, zweifarbig lackiert.

Bereifung: v. 23x2,00, h. 23x2,00, Reifendruck v. 1,1 - h. 1,2.

Bremsen: F&S-Vollnaben, 90 mm ϕ .

Tankinhalt: 7 Ltr., Reserve 2 Ltr., Gemisch 1 : 25.

Verbrauch: Normverbrauch 1,2 Ltr./100 km.

Abmessungen: Länge 1670 mm, Breite 560 mm, Höhe 1000 mm, Radstand 1110 mm, Bodenfreiheit 250 mm, Gewicht 42 kg.

Preis: DM 675,—.

Steuer: frei.

Versicherung: DM 16,— p. J.

Die Fachzeitschrift

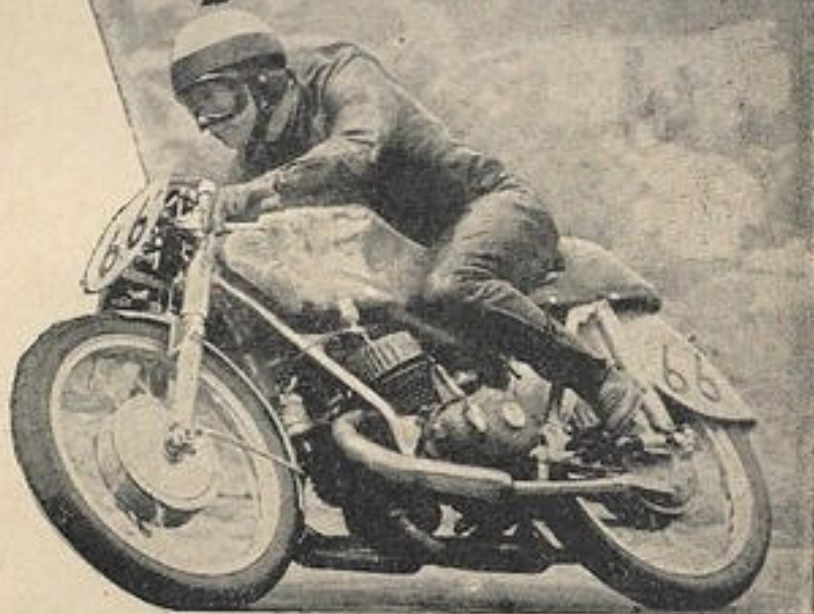
DAS MOPED

testete das Moped im Juni 1956

Der Verfasser, Herr E. Franke/VDM schrieb... Ob die Marsleute vor der Entwicklung ihres Mars Monza einen längeren Urlaub in Italien verbrachten, weiß ich nicht. Auf jeden Fall könnte dieses Moped gut mit italienischem Wasser getauft sein. Dabei muß aber festgestellt werden, daß es sich hier keinesfalls um die Kopie irgend eines italienischen Vorbildes handelt. Im Gegenteil! Es ist mit der Mars Monza gelungen, ein Moped zu schaffen, das die Rasse und das Zierliche italienischen Baustils glücklich mit solider, glattflächiger deutscher Bauart verbindet. Daß man bei der ausgezeichneten Lackierung noch eine glückliche Hand in der Farbenzusammenstellung bewies, sei nur am Rande vermerkt. Das Primäre an der Mars Monza ist der sportliche Einschlag, der sich vor allem im Fehlen des freien Durchstieges, dem aber dafür vorhandenen Knie-schluß, einer Sitzbank und einer entsprechenden Sitzposition äußert. Alle anderen Dinge, vor allem das Triebwerk, der Schmutzschutz, ja sogar die Transportmöglichkeit von Gepäck, entsprechen durchaus dem heutigen Gebrauchsmoped.

Man kann nun die Sportversion eines Mopeds ablehnen oder nicht, auf alle Fälle sollte man tolerant genug sein, sich mit der Existenz eines solchen Mopeds abzufinden. Der in erster Linie dafür in Frage kommende Käuferkreis, die jugendlichen Mopedfahrer, sind damit auf keinen Fall verkehrgefährdender als auf irgend einem anderen Gebrauchsmoped. Ganz einfach deshalb, weil die Mars Monza mit genau so viel oder wenig

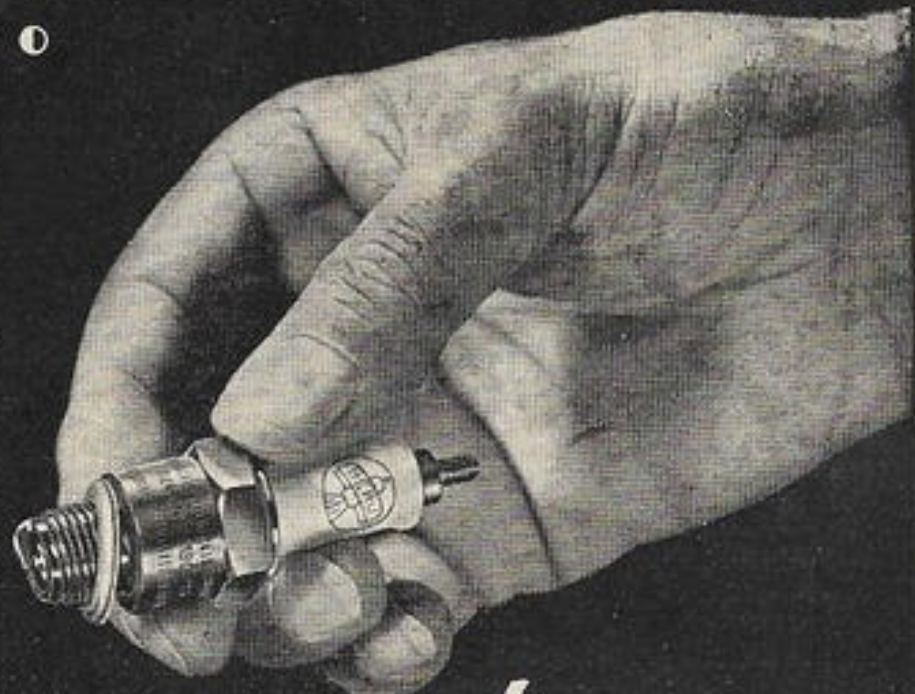
Rüberg - KETTEN



haben sich in fast vier Jahrzehnten millionenfach bewährt. Ruberg-Ketten sind im Sport wie im Alltag der Begriff für zuverlässige, dauerhafte und fahrsichere Ketten und: Ruberg-Ketten bieten 10 000 Kilometer Garantie. Das sind Ihre Vorteile, wenn Sie Ruberg-Ketten wählen — ob Sie ein Moped, einen Roller oder ein Motorrad besitzen.

Ruberg & Renner

**KETTENWERKE
HAGEN i. WESTF.
IFMA HALLE 7 · STAND 255**



Zugreifen!

Wenn Ihnen der Fachmann zur neuen

BERU MOPED-KERZE **190/14 u 3S**

rät, dann heißt es zugreifen. Sie hat

- großen Wärmebereich von 190-145
- eine besonders widerstandsfähige neue Mittelelektrode
- einen verbesserten Isolator mit günstiger Wärmeleitfähigkeit

3x

Auch hier gilt, wie bei allen BERU-Kerzen:

eine so gut wie die andere!

Leistung aufwartet als alle anderen Mopeds. Also sollte man doch den Liebhabern des Sportmopeds ihren Spaß lassen.

Die Formschönheit, mit der die Mars Monza aufwartet, könnte man beinahe als vollkommen bezeichnen. Ausschlaggebend dafür dürfte der Renntank und der aus zwei Schalen bestehende Preßstahlrahmen sein. Die Rahmenhöhe ist relativ niedrig, so daß Personen mit Gardemaß unter Umständen etwas mit ihren Knien in Konflikt kommen. Man muß aber zugestehen, daß die Mars Monza mit einer äußerst bequemen Sitzposition aufwartet, die sich vor allem auf längeren Strecken angenehm bemerkbar macht. Die Sitzbank mit ihrer breiten Auflagefläche möchte ich mit keinem Sattel vertauschen. Freilich konnte dieser Fahrkomfort nur durch eine wirksame Abfederung des Fahrgestells reif werden. Die aus Stahlblech gepreßte Vordergabel ist mit einer Schwinghebelfederung ausgerüstet, bei der Gummidruckkörper als Federungselemente dienen. Die Hinterradfederung wird durch zwei Federbeine abgefangen. Diese Federung schluckt nicht nur alle Straßenunebenheiten, so daß praktisch kein harter Schlag bis zum Fahrer durchkommen kann, sich zeichnet auch für die ausgezeichnete Straßenlage der Mars Monza verantwortlich, sofern man sich die kleine Mühe macht, auf den richtigen Luftdruck zu achten. Leider hat die Bereifung keine Schraderventile, was dieses Unterfangen etwas erschwert. Man kommt also nicht umhin, zunächst hart aufzupumpen, um nach kurzer Fahrt gefühlsmäßig etwas Luft abzulassen. Wer auf harten Reifen weiterfährt, darf sich nicht wundern, wenn das Moped auf Kopfsteinpflaster springt. Die Möglichkeit, Knieschluß zu nehmen, erlaubt millimetergenaue Fahrweise, und in Verbindung mit der eben erwähnten guten Straßenlage macht es Spaß, eine kurvenreiche Strecke links-rechts, links, rechts mit Vollgas zu durchfahren.

Der Schmutzschutz durch tief herabgezogene Kotflügel und den vollständig gekapselten Kettenkasten läßt

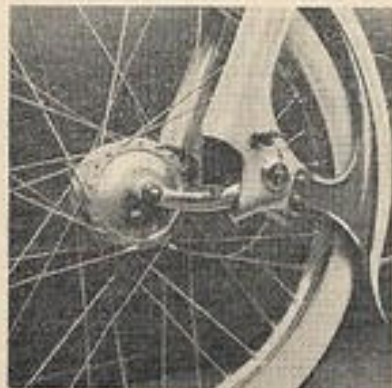
kaum Wünsche offen. Der geräumige und vollständig mit Gummi ausgekleidete Werkzeugkasten ist für den Betrachter eine Delikatesse. Der am Heck angebrachte Gepäckträger ist stabil genug, um auch schweres Gepäck aushalten zu können. Da die Streben mit Gummi verkleidet sind, werden auch empfindliche Gepäckstücke nicht aufgescheuert. Mit dem großen Renntank, der Einsparungen für die Knie besitzt, hat man keine Tankschwierigkeiten, denn das Nachtanken von fünf Litern Treibstoff ist kein Problem.

Die eingebauten Vollnabenbremsen ergeben ganz ausgezeichnete Verzögerungswerte, sie passen sich also erfreulicherweise der sportlichen Gesamtnote dieses Mopeds an. Wer nun auch ein „sportliches“ Motorengeräusch erwartet, den muß ich leider enttäuschen. Im Testmoped war der JLO-Piano-Motor eingebaut, der wirklich ein Optimum an Laufruhe bietet. Dazu kommt noch, daß bei der Mars Monza auch die Höchstgeschwindigkeit keinerlei Vibrationserscheinungen festzustellen sind. Sie gehört also zu den geräuschärmsten Mopeds überhaupt.

Der sportliche Einschlag und die sichere Straßenlage verführen leicht zu dem Eindruck, daß die Motorleistung etwas schwach sei. Hat man doch ein Fahrgestell unter sich, das einer um 10 oder 15 km höheren Geschwindigkeit jederzeit gewachsen wäre. Betrachtet man jedoch die Höchststeigfähigkeit, die 18—19 % Steigung schafft, so muß man gestehen, daß die Leistung absolut im Rahmen unserer heutigen Mopeds liegt. Und die Monza soll ja nicht mehr, sondern nur dasselbe leisten. Übrigens kann die Mars Monza statt mit JLO-Motor auch mit Sachs-Motor geliefert werden, jedoch dürfte es schwer fallen, einem der beiden Motoren den Vorzug zu geben. Sowohl über den Sachs- wie über den JLO-Motor wurde im „Moped“ schon des öfteren ausführlich berichtet, so daß sich hier eine nähere Beschreibung erübrigt. Abschließend sei nur noch der Benzinverbrauch erwähnt, der bei ständigem Vollgasfahren auf knapp über 2 Liter anstieg. Der

durchschnittliche Verbrauch lag bei 1,7 bis 1,8 Liter, und mit entsprechendem Langsamfahren ist auch mit 1,5 bis 1,6 Litern auszukommen.

Wurde eingangs darauf hingewiesen, daß die Mars Monza mit einer eleganten Linienführung aufwartet, so ergaben die Testfahrten auch entsprechend gute Fahreigenschaften. Der sportliche Einschlag gibt diesem Moped sein Gepräge und bestimmt damit natürlich auch den Käuferkreis. So kann nur noch festgestellt werden, daß Fahreigenschaften und die Ausarbeitung den Kauf einer Mars Monza durchaus rechtfertigen.



Die Schwinghebel der Vorderradfederung, aus eigener Fertigung, werden durch Gummidruckzylinder abgefangen.

Deutlich ersichtlich die Diebstahlsicherung.

Die Sachs-Vollnabenbremsen tragen mit ihren Verzögerungswerten dem sportlichen Charakter der Mars-Monza Rechnung.



Der geräumige Werkzeugkasten, vollkommen mit Gummi ausgelegt, ist klappersicher. Die weiche Sitzbank mit dem Knieschluß am Tank ergeben beste Fahrerposition. Während des Fahrens wird das Schloß im Rahmen unterhalb der Sitzbank aufbewahrt.



Fritz Wöhe jun. (80) erkämpft bei den XXX. Int. 6-Days in Gottwaldof (CSR) die

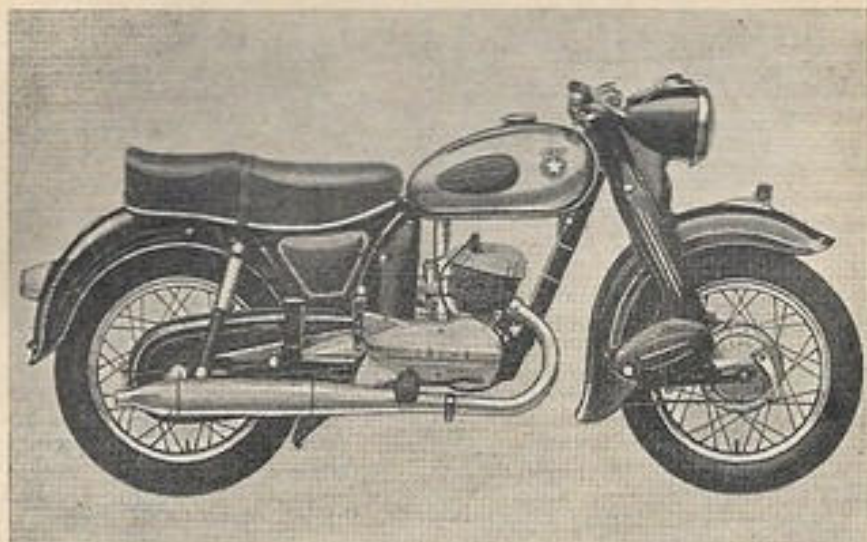
GOLDMEDAILLE

MARS-Werksfahrer errangen seit 1951 bei nationalen und internationalen Zuverlässigkeitsfahrten insgesamt

**209 Goldmedaillen
und
22 Mannschaftspreise**

Sie bewiesen damit die hervorragende Qualität der MARS-STELLA, dem Motorrad mit den idealsten Fahreigenschaften.

Mars Stella 175 DS



173 ccm 10 PS 100 km/h 118 kg 1596,— DM

Motor: Einzylinder-Zweitakt-Sachs, Bohrung 62, Hub 58, Verdichtung 1 : 6,5, Dauerleistung 9,5 PS bei 5250 U/min., Höchstdrehzahl 5250 U/min.

Vergaser: Bing-Startvergaser, Leerlauf-Luftschraube $1\frac{1}{2}$ -2× auf.

Elektrische Anlage: Bosch 6 V 45 W, Kerze Bosch M 225 T 11, Gewinde M 14 : 1,25.

Batterie: Bosch-Flachbatterie 6 V.

Getriebe u. Antrieb: 4 Gänge, Fußschaltung, Dreischiebenkorklamellenkupplung, Primärkette 9,525×7,5, Sekundärkette $1\frac{1}{2}$ ×5/16, Abstufung 2,12, Übersetzung gr. Gang 0,95

Rahmen: Präzisionsstahlrohr-Rahmen, Schwinge vorn, Schwinge hinten mit Teleskopstoßdämpfern.

Bereifung: V. 3,25×16, h. 3,25×16, Reifendruck v. 1,0, h. 1,5.

Bremsen: Vollnabenbremse 150 mm ϕ .

Tankinhalt: 14 Ltr., Reserve 1,5 Ltr., Gemisch 1 : 25.

Verbrauch: Normverbrauch 2,3 Ltr./100 km.

Höchstgeschwindigkeit: Aufrecht 100 km/h.

Abmessungen: Länge 2000 mm, Breite 660 mm, Höhe 960 mm, Radstand 1330 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Gewicht 118 kg.

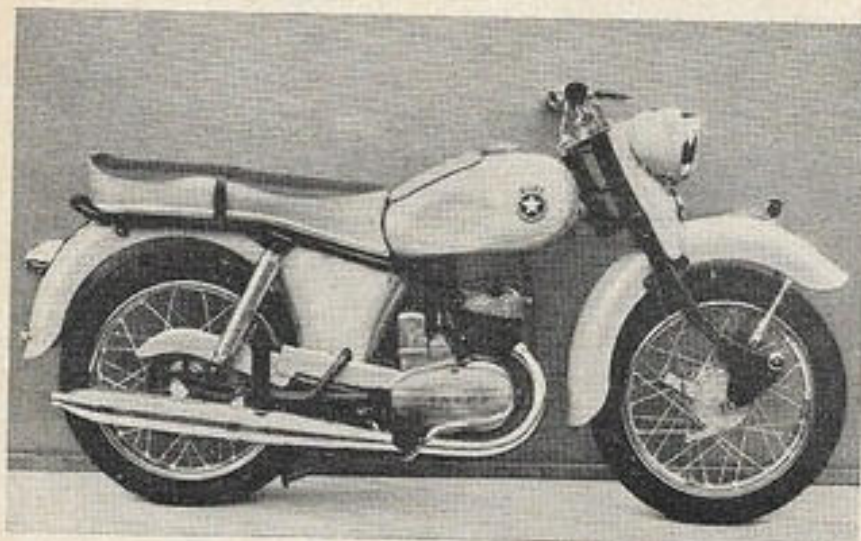
Preis: DM 1596,— (einschließlich Sitzbank).

Steuer: DM 26,— p. J.

Versicherung: DM 60,— p. J.

Farbe: MARS-grün mit naturfarbener Sitzbank; blau mit roter Sitzbank; schwarz mit rotem Tankspiegel und roter Sitzbank.

Mars Stella 100 DS



97 ccm 5,2 PS 80 km/h 77 kg DM

Motor: Einzylinder-Zweitakt-Sachs-Motor, Bohrung 48, Hub 54, Verdichtung 6:1, Dauerleistung 5,2 PS bei 5250 U/min.

Vergaser: Bing 1/20/35, Düse 85.
Elektrische Anlage: LM/UT 1/142/30 L 15, 6 V, 30 W, Kerze Bosch M 225 T 11, Gewinde M 18x1,5.

Getriebe u. Antrieb: 3 Gänge, Fuß- od. Drehgriffschaltung, Dreis Scheibenkupplung, Primärkette 1/2x5/16, Sekundärkette 1/2x5/16, Getriebeabstufung 3,25 : 1,69 : 1,06.

Rahmen: Einrohrrahmen, Vorder- und Hinter-Schwingegabel, mit gedämpften Federbeinen, Bereifung v. 3,00-16, h. 3,00-16, Reifendruck v. 1,2 atü, h. 1,5 atü.

Lackierung: schwarzes Fahrgestell mit rotem Tank.

Bremsen: F & S Vollnabenbremsen, 115 mm Trommel- ϕ .

Tankinhalt: 9,5 Ltr., Reserve ca. 1,5 Ltr., Gemisch 1:25.

Verbrauch: Normverbrauch 2,0 Ltr./100 km, Straßenverbrauch 2,7 Ltr./100 km.

Höchstgeschwindigkeit: 75-80 km/h, 70 km/h 2 Personen.

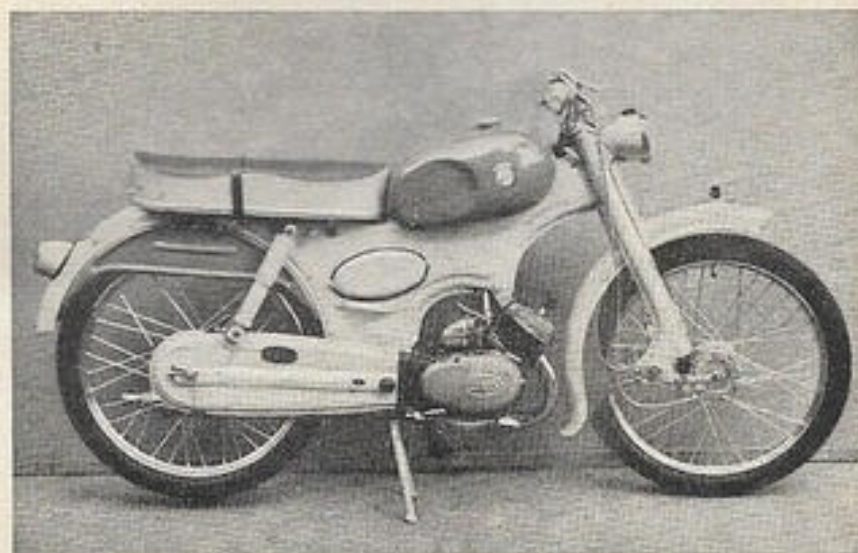
Abmessungen: Gewicht 77 kg, Länge 1820 mm, Breite 620 mm, Höhe 930 mm, Radstand 1160 mm, Sattelhöhe 720 mm, Fußrasten Außenweite 550 mm, Bodenfreiheit 180 mm.

Preis: DM

Steuer: DM 15,—.

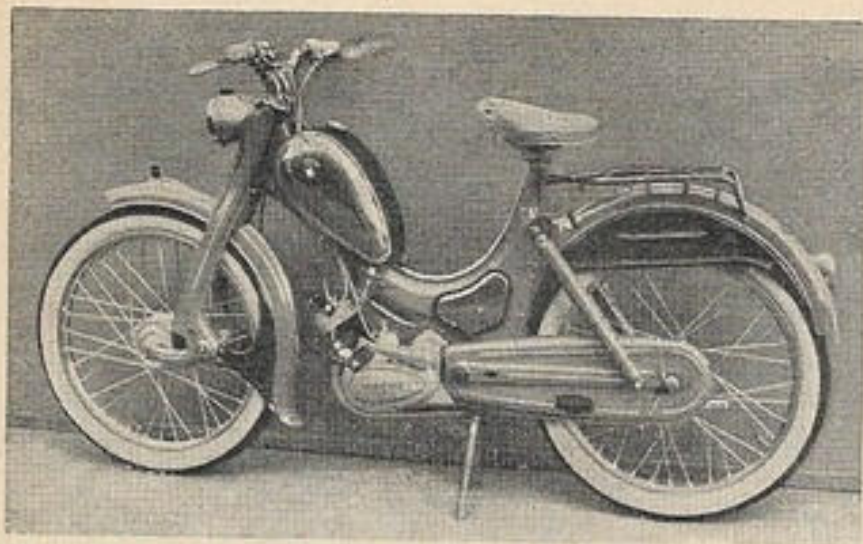
Versicherung: DM 19,—.

Mars-Monza II



49 ccm-JLO 3 PS 3-Gang 75 km/Std.

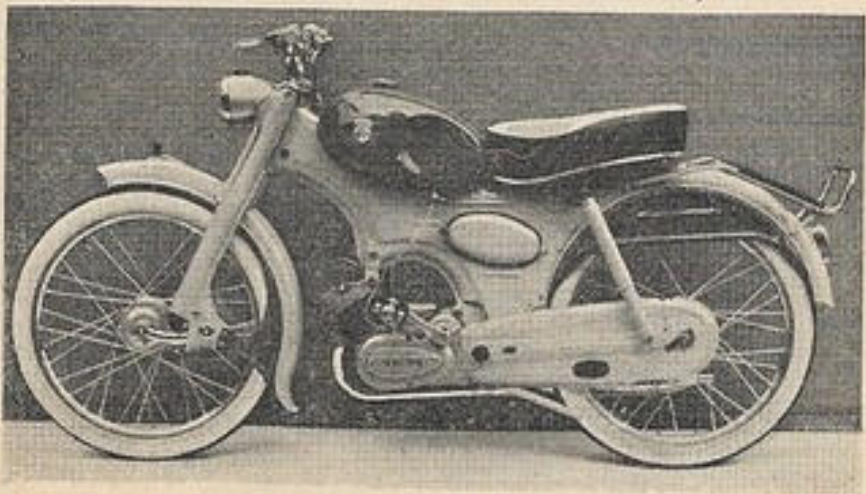
- Steckachsen
- Kickstarter
- Fußschaltung
- Bereifung 23x2.25
- Soziusfest
- Führerscheinpflchtig
- in Monza-Lackierung beige-blau
- oder rot-schwarzer Ausführung
- Geschlossener Kettenkasten DM



Mars-Moped - 23 DS Drei-Gang (Sachs) DM
 47 ccm 1,25 PS 42 kg

Beide Modelle bisher mit Sachs-2-Gang
 jetzt mit F & S - 3-Gang, Bereifung 23x2,25 und Steck-
 achsen, Mars-Vorder- und Hinterschwinge, Koffer-
 träger, Tachometer und Schloß.

Mars-Monza-3-Gang (JLO- od. Sachsmotor) DM



x/ FICHEL & SACHS AG SCHWEINFURT

