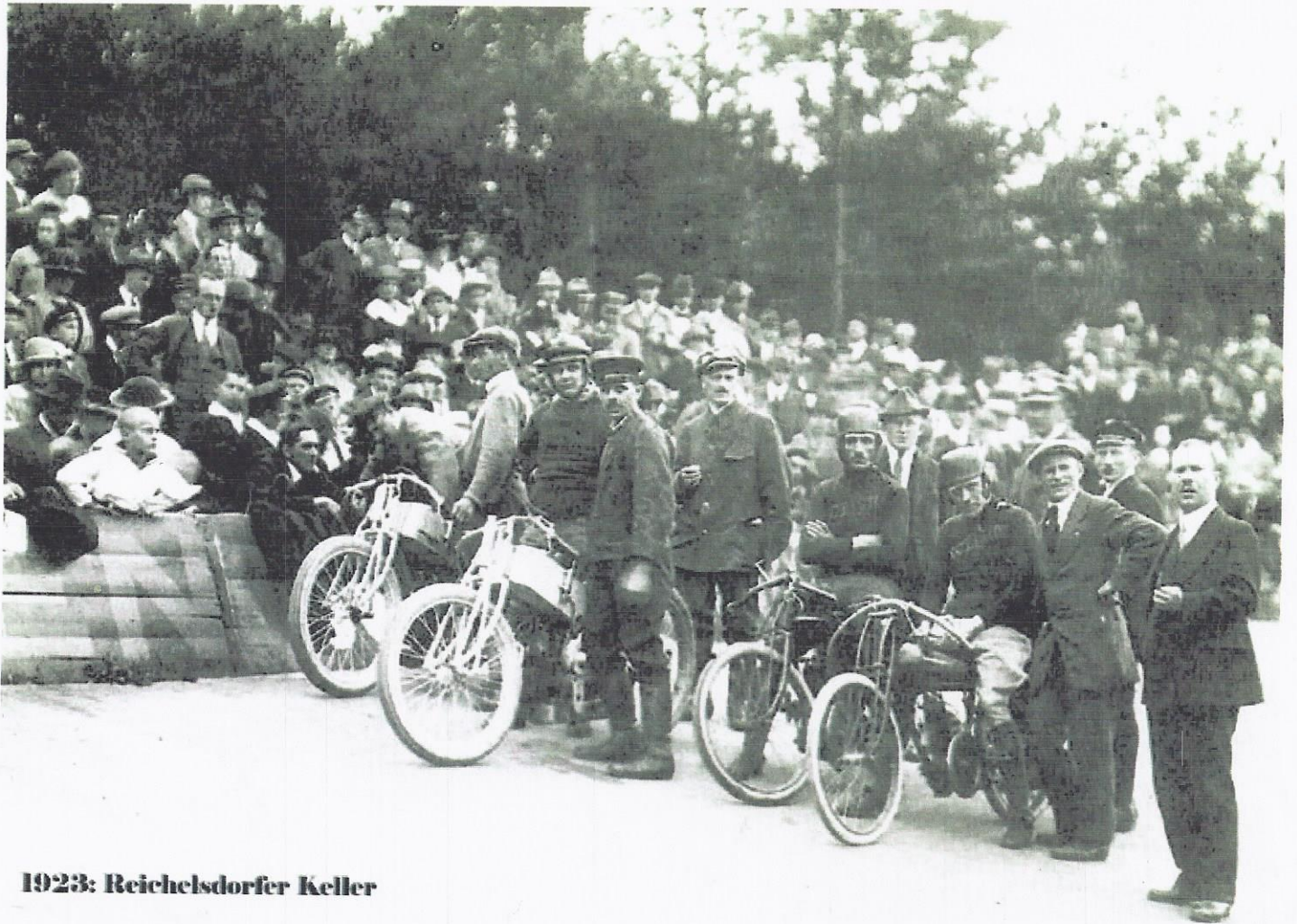
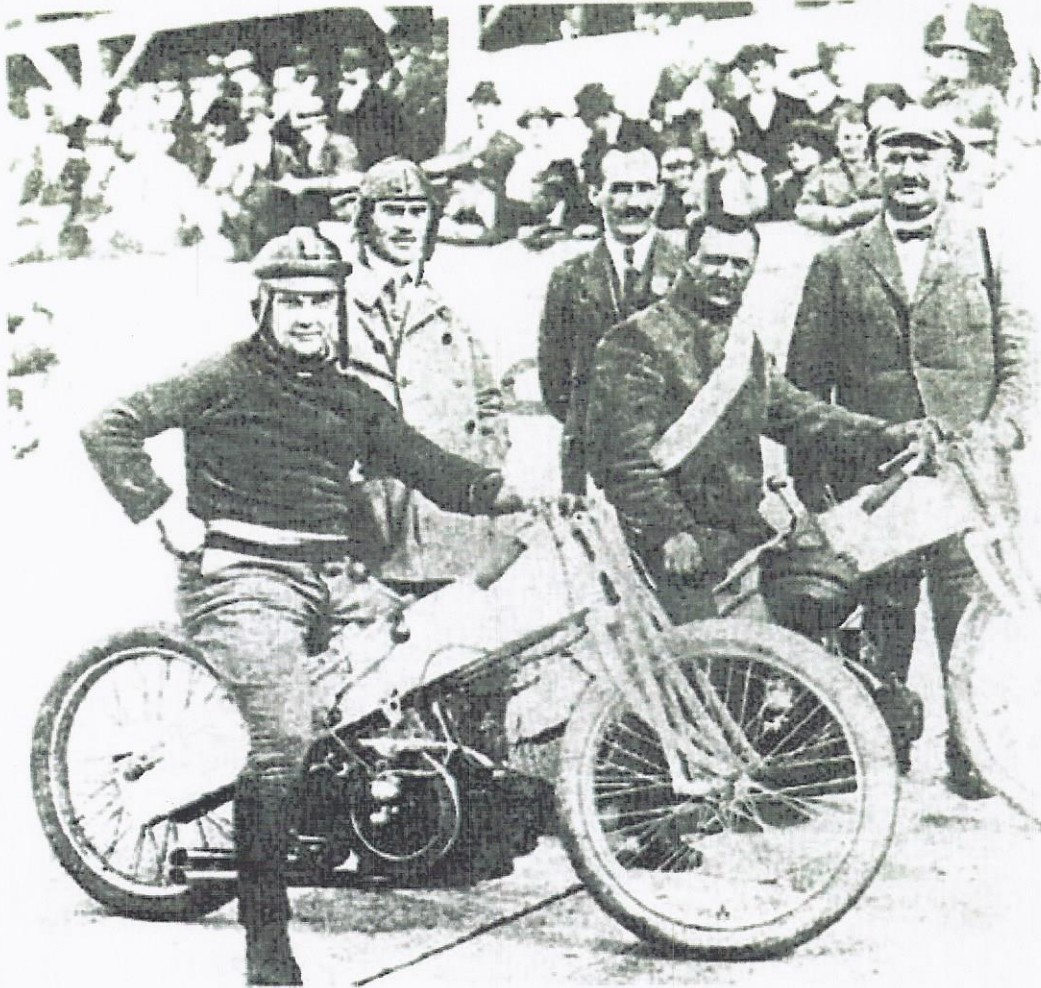


**1923: Reichelsdorfer Keller
Wilhelm (links) und Schulz (sitzend)**



1923: Reichelsdorfer Keller



Bei Mars gab es auch Werksrennfahrer. Im Jahre 1921 errangen Ernst Schulz und Heinz Wilhelm die Plätze 1 und 2 der Meisterschaft Bayerns.



Zementbahnrennen 1923 am Reichelsdorfer Keller: Links Werksfahrer Heinz Wilhelm, der 1921 Vizemeister der Bayrischen Meisterschaft wurde.

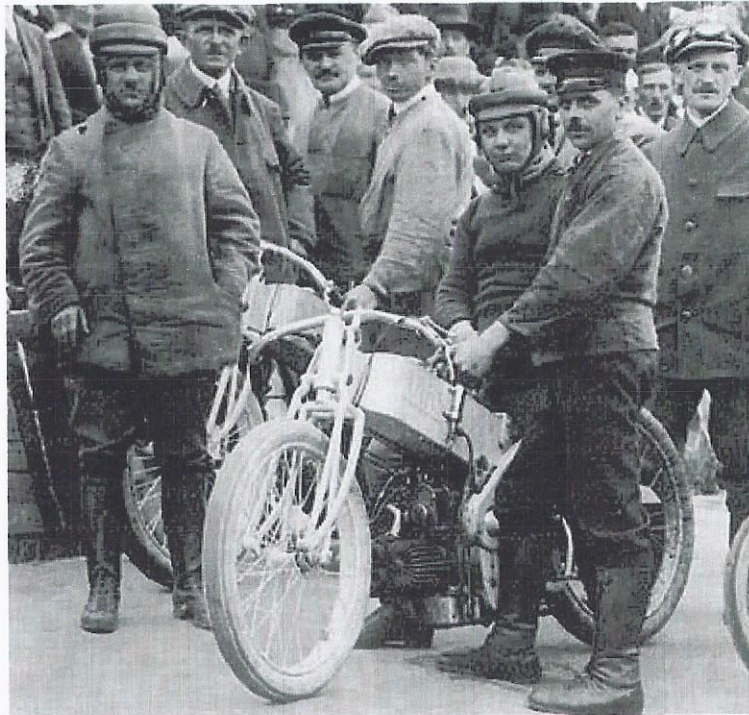
Auf der Rennversion der Weißen Mars sitzt Werksfahrer Ernst Schulz, der die Bayerische Meisterschaft 1921 gewann.

Hinzu kam, daß in den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts mit dem Aufkommen des motorisierten Zweirades ein neues Geschäft verdient wurde.

Sämtliche Fahrradfabriken schraubten damals ihre Motorfahrräder zusammen, in Nürnberg waren es Triumph und Hercules.

Mit diesen Firmen kämpfte Mars auch bei den Rennen um Punkte und Trophäen. Berühmtestes

Motorräder aus Nürnberg: MARS / M.A.



Reichelsdorfer Keller 1923: Wilhelm(links) und Schulz (sitzend)

Zu erwähnen auch Oberländer und die Brüder Göhler, die als Gespannfahrer bekannt wurden.



Gebrüder Göhler, Karlsruhe bei Bergrennen 1926

Das Werk kam während der Inflation 1923/24 in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die Brüder Johann und Karl Müller (Betriebsleiter und Konstrukteur bei Mars) übernahmen

dürfte bei den Motoren bis 1926 bei etwa 12 PS gelegen haben. Gebaut wurde er von **Maybach/Friedrichshafen**.

Die Tradition der großen sportlichen Erfolge vor dem Ersten Weltkrieg versuchte man auch mit dieser Maschine fortzusetzen. Erstmals startete man 1921 in Nürnberg am Reichelsdorfer Keller bei einem Bahnrennen um die Bayerische Meisterschaft und belegte gleich Platz eins und zwei. Fairerweise muß man aber sagen, daß die großen Cracks der damaligen Zeit, wie Jupp Müller (mehrfacher Bahnmeister) oder Retienne, der ja vor dem Krieg selbst auf **Mars** fuhr, nicht am Start waren. Obwohl man die Maschinen total abspeckte, d. h. Schutzbleche, Trittbretter und anderes abbaute, um Gewicht zu sparen, merkte man doch bald, daß aus dieser Maschine keine Rennmaschine zu machen war. So wick man auf den Zuverlässigkeitssport aus. Hier waren es besonders die Reichsfahrten zwischen 1921 und 1924, die Dank ihrer Werbewirksamkeit von allen großen Firmen mit ihren Spitzenfahrern beschickt wurden. **Mars** war 1921 natürlich auch dabei und startete mit sieben Fahrern. Auf dem Papier schienen zwei **Harley-Davidson** die stärkste Konkurrenz zu sein. Es kam aber ganz anders. Nicht die schweren Maschinen waren in der Endabrechnung vorne, sondern die vermeintlich schwächeren. Es siegte eine 500 cm³-**NSU** unter Otto Glöckler vor drei **Wanderer-616** cm³. Die erste **Mars** landete auf Platz 13. Die **Harleys** belegten Platz elf und zwölf. Wahrscheinlich war die Strecke für die leichteren Maschinen ein Vorteil. Trotzdem kamen

von den gestarteten **Mars**-Maschinen immerhin fünf ins Ziel.

1922 startete man in der Seitenwagenklasse und war unter sich. Drei gestartete **Mars** - kein anderes Fabrikat - eine Maschine angekommen.

1923 klappte es dann besser. In der Klasse über 750 cm³ belegte **Mars** bei den Privatfahrern Platz zwei (Steger/Erfurt) und drei (Meißner/Charlottenburg), bei den Industriefahrern sogar den ersten Platz unter J. Wilhelm/Bamberg.

1924 belegte Meißner wieder Platz drei und Steger Platz vier. 1925 gab es nochmals eine Reichsfahrt (kombiniert mit der Alpenfahrt). Sie hatte aber nicht mehr die Bedeutung der vorhergehenden Fahrten, was auch mit dem damaligen Zwist ADAC-DMV zusammenhing. Der ADAC veranstaltete ab 1925 die Deutschland-Rundfahrten und löste damit die Reichsfahrten ab. Bei der ersten dieser Fahrten war **Mars**

auch dabei. Für Steger kam endlich der lang erwartete Sieg: in der Spannklasse über 600 cm³. Dieses war wohl der letzte und größte Erfolg einer »weißen« **Mars**. Denn an der schlechten finanziellen Situation der Firma änderte dieser Sieg auch nichts mehr. Man stand vor dem Konkurs, und nur die beiden Angestellten Johann und Karl Müller retteten die Firma.

Unter der neuen Firmenbezeichnung **M. A.** versuchten sie, so gut es ging, weiterzumachen (offensichtlich war es nicht gelungen, den Namen **Mars** zu übernehmen).

Das erste Modell erschien als **MA 25**, das ab 1925/26 angeboten wurde. Geändert hatte sich aber gegenüber dem Vorgängermodell **A 23** nichts Grundlegendes. Erst das Modell **MA 27** erhielt ein normales Dreigang-Getriebe. Die Motorenleistung stieg auf 18 PS, und ab 1929 wurde eine »moderne« Tiger-Gabel eingebaut. Alle diese Verbesserun-



Die vollkommene Reisemaschine
Betriebssicher - Grösste Lebensdauer - Geringe Betriebskosten
MARS-WERKE AG. NÜRNBERG-DOOS

Werbung: Mars A20