

Rabeneick

Avtor: Davorin GAJŠEK, AMK Classic Slov. Bistrica

August Rabeneick (*1902; †1992) je bil neustrašen človek. Ustanovil je majhno proizvodno podjetje v času najslabših možnih gospodarskih razmer v Weimarski republiki (neuradno ime za republiko Nemčijo, ki je nastala po 1. svetovni vojni). Pisalo se je leto 1930 in majhno okrožje Brackwede v bližini Bielefelda na severozahodu Nemčije pozdravi odprtje majhne trgovine, ki je na začetku nudila zaposlitev trem moškim. To je bilo v času, ko je za ljudi v svetu bil obup, lakota in brezdomstvo nekaj vsakdanjega. Vsi so ugibali, zakaj se je zelo inteligenten človek podal v to, vendar on je to storil.



Značka podjetja Rabeneick na kolesu

Pričel je s proizvodnjo delov za kolesa in njegovo kvalitetno delo je bilo kmalu zelo cenjeno. Uspeh mu je bil hitro zagotovljen, saj je njegovo odlično delo postalo znano tudi zunaj njegove neposredne okolice. Kmalu je svojo proizvodnjo razširil na izdelavo

celotnih koles. S tem mu je uspelo preseči svoje tedanje sanje. Ker je bil Brackwede predmestje Bielefelda, je bilo kolo zlata vredno prevozno sredstvo. Med drugo svetovno vojno je zmanjšal proizvodnjo, saj je civilni trg skoraj izginil in usmeril se je bolj na storitve in popravila.

Kaj se je zgodilo z njegovo delavnico po vojni, ni znano, vendar je vse, kar je bilo vrednejšega, izginilo.

Leta 1948 je August Rabeneick dobil dovoljenje od takratne oblasti (zaveznikov), da lahko nadaljuje s svojim delom.

Ker je bila v Nemčiji zelo velika potreba po motornih vozilih, saj je oblast vse uporabne tovornjake, avtomobile in motorje zasegla, je bil trg željan novih proizvajalcev in Rabeneick je to priložnost zelo dobro izkoristil. Zasnoval je trdne in zanesljive motorje, ki so jih poganjali dobro uveljavljeni agregati Fichtel & Sachs in Ilo. Po kratkem obdobju se je odločil za trajno partnerstvo s podjetjem ILO, ki mu je dovolilo, da da svoje ime na agregate, ki jih je uporabljal. Ta odločitev za podjetje ILO ni bila lahka, vendar so se za njo odločili, ko so uvideli, kako vrhunske kakovosti so motorna kolesa.



Model LM 100

Leta 1954 je sklenil novo pogodbo s podjetjem Cyclemaster za uporabo njihovih pogonskih agregatov. Zaradi tega je zasnoval nov zelo učinkovit, a težek okvir kolesa, vključno s popolno osvetlitvijo, prtlijažnikom in veliko zavoro v pestu spredaj.



Ta majhen motorček se je dobro prodajal še mnogo let.

Njegova motorna kolesa so se posebej dobro prodajala na področju Bielefelda, a tudi v drugih delih Nemčije prodaja ni bila nič slabša kljub mogočni konkurenci zares odličnih motornih koles, kot so NSU, DKW, Hecker, Hercules, Rixe, Mars in drugi.

V zgodnjih petdesetih letih je Rabeneick na trg poslal motorna kolesa, ki so se ponašala z ILO 250 ccm (dvojnimi 125), 2-taktnimi pogonskimi agregati. Ta model naj bi bil ponos podjetja, saj je šlo za do takrat za njegova najlepša in tehnično najboljša motorna kolesa. Uspeh mu je morda stopil malce v glavo, zato se je kasneje odločil, da kot nekateri njegovi veliko večji konkurenti, kot so Tornax in UT namesto preizkušenih in dokazanih ILO motorjev (enega dejanskih draguljev nemškega povojnega inženiringa) leta 1955 namesti ponesrečeno zasnovane Opti 4-taktne motorje s 15 KM. Ta motor je bil zelo lep na pogled, vendar katastrofalen za

Model F 250/2



uporabo. Za rešitev te težave se je povezal s podjetjem Universal (Švica) za uporabo njihovih 500-ccm 4-taktn boxer motorjev in že začel oglaševalsko kampanjo za te nove modele. Bil je veliko premajhen za tako ambiciozne projekte, kar ga je nazadnje tudi finančno zelo prizadelo.

Istočasno so na trg prišli tudi z dvema ljubkima motorjema. Prvi je bil moped z imenom Binetta. Imel je luč vgrajeno v lep, poln okvir in vzmeteno zadnjo nihajno roko. Ta ljubek moped je bil namenjen za izvoz v Anglijo, kjer pa ni doživel vidnejšega uspeha. Hkrati so tržili tudi 100-ccm motor (model LM) z neverjetno preprostim okvirjem iz upognjenih cevi, na katere je bil vpet motor, sprednje vilice in posoda za gorivo. Z vzmeteno nihajno roko je bilo zadnje kolo pritrjeno na vitek okvir, na katerega je bil pritrjen tudi podaljšan sedež. Kljub moderni zasnovi se motor ni prodajal tako dobro, kot so pričakovali. Podjetje Rabeneick je bilo prisiljeno za vedno zapreti svoja vrata v poznih petdesetih, kar je prava sramota za motorje, ki so bili pred nesrečnimi poizkusi z Opti odlični na vseh ravneh in pravi konkurenti velikim podjetjem za izdelavo motociklov.

Po prevzemu podjetja Rabeneick s strani



Fichtel & Sachs (zdaj ZF Sachs AG) je bil podan zahtevek družbe Schlote iz Oldenburga za dovoljenje za proizvodnjo koles pod imenom Rabeneick, saj je sam razcvet tovarne na začetku svoje poti pričel s proizvodnjo koles. Kolesa Rabeneick so sedaj blagovna znamka podjetja Cycle Union.

Danes se na območju nekdanje tovarne Rabeneick v Bielefeldu/Brackwede, proizvajajo deli za avtomobilске sklopke.

Nekaj modelov podjetja August Rabeneick

Motorna kolesa

- M 100** (1948-49) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 98 cm³, 2,25 KS)
- KM 100** (1950-52) (1 valj, 2-taktni motor ILO, 98 cm³, 3,3 KS)
- LM 100 E** (1950-42) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 98 cm³, 3 KS)
- LK 100** (1952-55) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 98 cm³, 3 PS)
- LM 100/3** (195L7-62) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 98 cm³, 5,2 KS)
- LM 104** (1962-64) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 98 cm³, 7 KS)
- SM 125** (1950-52) (1 valj, 2-taktni motor ILO, 123 cm³, 5,4 KS)
- SM 150** (1951-52) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 147 cm³, 6,5 KS)
- GD 150** (1952-55) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 147 cm³, 6,5 KS)
- SM 175** (1951-52) (1 valj 2-taktni motor ILO, 174 cm³, 8,5 KS)
- LS 175** (1952-55) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 174 cm³, 9,5 KS)
- GM 175/4** (1953-55) (1 valj, 2-taktni motor ILO, 174 cm³, 8,5 KS)
- GI 200/LI 200** (1952-55) (1 valj, 2-taktni motor ILO, 197 cm³, 11 KS)
- SM 250/1** (1952) (1 valj, 2-taktni motor ILO, 247 cm³, 10,5 KS)
- SM 250/2** (1951-52) (2 valja, 2-taktni motor ILO, 247 cm³, 11 KS)
- F 250/1** (1952-55) (1 valj, 2-taktni motor ILO, 247 cm³, 12,8 KS)
- F 250/2** (1953-57) (2 valja, 2-taktni motor ILO, 246 cm³, 15 KS)
- SM 500** (ca. 1955) Prototip (2 valja, 4-taktni-boxer motor Universal 500 cm³)

Mopedi

- Taxi** (1951-53) (1 valj, 2-taktni motor Cyclmaster 33 cm³, 0,9 KS)
- M 53** (1953-54) (1 valj, 2-taktni motor Cyclmaster 33 cm³, 1 KS)
- Ilo-Moped** (1953-55) (1 valj, 2-taktni motor ILO, 49 cm³, 1,5 S)
- Sachs-Moped** (1953-55) (1 valj, 2-takt motor Fichtel & Sachs, 47 cm³, 1,25 KS)
- Binetta** (1955-57) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs ali ILO, 47 cm³, 1,25 ali 1,6 KS)
- Binetta III/Touren** (1957-61) (1 valj, 2-takt motor Fichtel & Sachs, 47 cm³, 1,6 KS)
- Binetta III Sport** (1957-60) (1 valj, 2-takt motor Fichtel & Sachs, 47 cm³, 1,6 KS)
- TM50 Transport** (1956-60) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 47 cm³, 1,6 KS)
- Binetta Star** (1959-61) (1 valj, 2-taktni motor Fichtel & Sachs, 47 cm³, 1,6 KS)

Viri:

<http://www.germanmotorcycles.cl/Rabeneick/RABENEICKcoments.html>

http://de.wikipedia.org/wiki/August_Rabeneick

<http://www.germanmotorcycles.cl/Rabeneick/Rabeneick%20F-250-2.jpg>

http://www.technik-ostfrieze.com/technik-ostfrieze/content/2011/bremen_classic_motorshow_oldtimer_mopeds/15.jpg

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bd/Rabeneick_Binetta_Star_r.JPG

<http://ridevintage.files.wordpress.com/2007/08/7.jpg?w=450>

http://2.bp.blogspot.com/_n_Ch_YXDCQE/TJghrf42kSI/AAAAAAAAAfw/G6_SPzsqSrM/s1600/rab52a1a%5B1%5D.jpg