

MIT EXCELSIOR AUF DER RENNSTRECKE

Wie ging es zu in den Werksteams der Dreißiger Jahre ?

In diesem Artikel nach Notizen von Alan Bruce, dem frühere Rennleiter und Entwicklungschef von Excelsior, öffnen sich vor uns die Tore der Rennabteilung. Die Mechanical Marvel, die Manxman sowie deren werksseitige Schwester mit vier radial angeordneten Ventilen werden eingehend beschrieben. Bruce erinnert sich an Erfolge und Katastrophen mit verschiedenen Maschinen und Reibereien zwischen Fahrern.

Alles, womit damals Rennen gewonnen oder verloren wurden!

Meine enge Verbindung mit dem Excelsior-Rennstall von Mitte 1934 bis zum Ausbruch des Krieges und meine Rolle bei der Konstruktion und Entwicklung der Manxman hatte sich ganz beiläufig angebahnt und war für mich selbst überraschend gekommen.

Ich war Eric Walker, dem Geschäftsführer von Excelsior, das erste Mal bei einem Besuch in der Fabrik in Tyseley, Birmingham, Anfang 1932 begegnet. Zu dieser Zeit arbeitete ich für Shell Oil in einem recht verzwickten Deal, bei dem ich einerseits JAP in Tottenham betreute und auf der anderen Seite mit Ernie Humphries' OK-Konzern zu tun hatte, der damals ein guter Abnehmer von JAP-Motoren war. Die Zusammenarbeit mit OK war keinesfalls exklusiv und so führte mich eben ein anderer Auftrag ins Excelsior-Werk, wo ich ein komplettes B14 Rennfahrgestell abholte. In dieses baute ich den 500er „Bruce-JAP“ (Doppelzündung durch 2 schräg vor dem Steuergehäuse montierte BTH Magnetos) ein, mit dem mein australischer Landsmann Dave Brewster als offizieller TT-Starter seines Landes am 1932er Senior-Rennen teilnehmen sollte. Mein Treffen mit Eric Walker war kurz aber ich war schwer beeindruckt. Spätere Treffen mit ihm überzeugten mich davon, dass ich es hier mit einem Mann zu tun hatte, der genau wusste, was er wollte und bereit war, sehr hart für die Verwirklichung seiner Ziele zu arbeiten.

Probleme mit dem „Mechanischen Wunder“

Es war zwei Jahre später, 1934, als wir uns wieder begegneten. Ich brachte damals eine Lieferung von JAP Rennmotoren ins Werk nach Tyseley und hatte den Auftrag, so lange zu bleiben, bis ich eine weitere „Bruce-JAP“ Maschine aufgebaut hatte, die diesmal Excelsior-Fahrer Syd Crabtree bei der 1934er Senior fahren sollte. Ich bekam einen Platz direkt neben den Rennmechanikern Tommy Wildeman und seinem Kollegen Percy zur Verfügung gestellt, die gerade damit beschäftigt waren, fünf Mechanical Marvel Fahrgestelle mit leichteren Rahmen, größeren Benzin- und Öltanks und überarbeiteten Getriebeinnereien fertigzustellen. Die Motoren waren aber nirgends zu sehen. Tommy Wildeman erzählte mir dann, daß diese „zurück im Werk“ waren, womit natürlich die Firma Blackburne in Bookham, Surrey gemeint war. Es war schließlich kein Geheimnis, dass diese bemerkenswerten Motoren von Blackburne konstruiert, gebaut und exklusiv an Excelsior geliefert wurden. Während der nächsten Tage sprach ich noch öfters mit Tommy und seinem Kollegen und erfuhr zu meinem Erstaunen, dass das Verhältnis zwischen Excelsior und der Motorenfabrik Blackburne in letzter Zeit sehr gespannt war.

Nach dem sensationellen Sieg von Syd Gleave auf einer Mechanical Marvel bei der Lightweight TT 1933 blieben die Motoren, die während der ganzen Saison fast ausschließlich von Blackburne Mechanikern betreut wurden, deutlich hinter den Erwartungen zurück. Ein vierter Platz in Holland, ein zweiter in Frankreich, vierte, fünfte und sechste Plätze in Ulster und ein zweiter und dritter Platz beim GP von Europa in Schweden waren nach dem brillianten Einstand bei der TT eher enttäuschend. Und jetzt, so kurz vor der TT 1934, ließ Blackburne verlauten, man habe keine Mechaniker übrig, um die Motoren auf der Insel zu betreuen. Noch dazu war es den Excelsior Rennmechanikern untersagt, Hand an die Motoren zu legen, eine etwas übertriebene Maßnahme, denn man war bei Excelsior auch gar nicht für den Aufbau von Rennmotoren eingerichtet. Die ganze Sache ging mich zwar damals nichts an, erschien mir aber doch etwas seltsam.

Die erwarteten Motoren trafen dann nach einigen Tagen ein und wurden unverzüglich in die eleganten neuen Fahrwerke eingebaut. Als Fahrer waren Syd Gleave, Ted Mellors, Syd Crabtree, Leo Davenport und ein Privatfahrer namens Chris Barrow vorgesehen. Der erste, der sich bei der Fabrik einstellte war Ted Mellors. Er organisierte sich von Eric Walker einen Lieferwagen samt Fahrer, der ihn und sein Motorrad zu Testfahrten nach Donington bringen sollte. Mellors hatte die Aufgabe, die für die 34er Saison neu montierten Bowden Renn-

vergaser auszuprobieren. Die Amals, die im Jahr davor verwendet wurden, hatten ununterbrochen Schwierigkeiten gemacht. Man vermutete aufschäumenden Treibstoff in den Schwimmerkammern aufgrund der Vibrationen, aber niemand konnte etwas genaueres herausfinden oder Abhilfe schaffen und so wurden in der Hoffnung auf Verbesserung vier Garnituren Bowdens angeschafft.

Nicht lange nach Ted's Abreise traf Syd Crabtree ein, um einen Blick auf seine Seniorsmaschine zu werfen und fragte mich bei der Gelegenheit, ob ich nicht auf die Insel mitkommen wolle, um nach seiner Lightweight-Maschine zu sehen. Ich kannte Syd bereits seit 1931 als guten, wenn auch allgemein etwas unterschätzten Fahrer und sagte gerne zu, vorausgesetzt, Eric Walker würde zustimmen.

Als wir uns etwas später am selben Tag mit Eric darüber berieten, kam ein dringendes Telefonat für ihn herein. Und zwar von Ted, der sich noch immer in Donington befand. Als Eric zurückkam, war uns sofort klar, dass irgend etwas schief gelaufen war, denn er konnte seinen Ärger kaum verbergen. Syd und ich zogen es daher vor, uns vorerst aus dem Staub zu machen und kehrten an unsere Arbeit zurück.

Die Geschichte hinter all dem Ärger kam in den nächsten Wochen Stück für Stück zum Vorschein, aber es dauerte dann doch einige Monate, bis mich Eric Walker ins Vertrauen zog und mir die ganze Wahrheit auflichtete: Bevor Ted nach Donington abfuhr hatte sich Eric die Mühe gemacht, ihm lang und breit ein wenig bekanntes Detail des Mechanical Marvel Motors zu erklären. Er hatte sich dafür extra einen neuen Bronzekopf aus dem Ersatzteillager besorgt, der neben zwei kompletten Ersatzmotoren Ende 1933 von Blackburne geliefert worden war. Damit konnte er Ted das Schmiersystem für die Ventilführungen demonstrieren, welches durch eine separate Leitung mit frischem Öl gespeist wurde und bei stehendem Motor mit einem Ölhahn abzusperrbar war. Um der Kerze das Leben zu erleichtern, hatte sich Blackburne-Konstrukteur Ike Hatch für eine „maskierte“ Kerzenbohrung entschieden, bei der die Kerze mit einer etwa 5mm großen Bohrung mit dem Brennraum verbunden war. Um möglichst optimale thermische Arbeitsbedingungen sicherzustellen, saß diese mit ihrer vorderen Ringfläche auf einer Kupferdichtung in der abgestuften Bohrung und an ihrer Schulter - dort wo normalerweise die Dichtung sitzt - wurde ein wesentlich weicherer Dichttring beigelegt. Diese Anordnung erwies sich in der Praxis als sehr wirkungsvoll.

Ted bekam also von Eric zwei neue Zündkerzen und die entsprechenden Scheiben ausgehändigt und bei seiner Ankunft schraubte er die Kerze erst ein, nachdem er die Kupferscheibe eingelegt hatte. Das mittig angeordnete Kerzenloch war beim Marvelmotor nicht einsehbar und wegen der umliegenden Ölleitungen zu den Ventilführungen nicht gerade leicht zugänglich. Ted rannte also, nachdem er den Ölhahn geöffnet hatte, die Maschine an, aber zu seinem Entsetzen war nach einigen Sekunden unter Knallen und Rauchen alles vorüber. Eine eilig vorgenommene Inspektion ergab ein feststeckendes Auslassventil. Nach seinem Telefonat mit Eric Walker kehrte Ted unverzüglich ins Werk zurück, wo, hinter verschlossenen Türen und entgegen aller Verbote seitens Blackburne, der Kopf von Tommy Wildeman abgenommen wurde. Man kann sich Eric's Ärger vorstellen, als er entdecken mußte, dass es keine abgestufte Kerzenbohrung mehr gab, sondern ein durchgehendes Gewinde zur Aufnahme einer langen Kerze. Die von Ted eingelegte Kupferdichtung war also geradewegs in den Brennraum gefallen, hatte sich am Auslassventil verklemmt und dieses verbogen. Aber wer um alles in der Welt hatte diesen Vandalenakt begangen? Eine Inspektion der anderen Motoren ergab, dass allesamt in der gleichen Weise nachgearbeitet worden waren. Wir in der Werkstatt nahmen natürlich an, das wäre alles „im Werk“, also bei Blackburne selbst passiert war, was allerdings später herauskam war eine ganz verrückte Geschichte mit ernsthaften Folgen für jemanden, der daran eigentlich unschuldig war.

Man muss sich vor Augen führen, was für bittere Zeiten das damals für die Motorradindustrie waren, und wie unmittelbar diese die Auswirkungen der Wirtschaftskrise spürte. Blackburne

war knapp vor dem Zusperrren und hatte Mühe, selbst für den harten Kern der Belegschaft gewinnbringende Arbeit heran zu schaffen. Als nun Ende 1933 Excelsiors Ausfahrer in Bookham mit den Mechanical Marvel Motoren auftauchte, um sie zum Service abzuliefern, wurde ihm unmissverständlich mitgeteilt, daß er sich damit an jemand anderen wenden sollte. Auf den ersten Blick erscheint das unglaublich - Blackburne wollte die Arbeit nicht haben? Bei eingehender Betrachtung wird aber schnell klar, dass Blackburne mit einer viele Arbeitsstunden in Anspruch nehmenden Überholung solch aufwendiger Motoren nur Verlust gemacht hätte. Wie auch immer, der Fahrer rief bei Eric Walker an und dieser trug ihm nach einer kurzen Nachdenkpause auf, die Motoren zu Eric Fernihoughs Garage in Brooklands zu bringen. Was wäre auch sonst logischer gewesen, schließlich war „Ferni“ nicht nur ein kompetenter Mechaniker mit geradezu legendärer Geduld und einer der geeignetsten im Lande für die Arbeit an solchen Motoren, sondern auch ein persönlicher Freund von Eric Walker. Zudem hatte er in der Vergangenheit immer wieder erfolgreich mit Excelsior zusammengearbeitet und bereits Erfahrung mit einer Marvel gesammelt, die er 1933 beim GP von Frankreich auf den zweiten Platz steuerte.

Unglücklicherweise hatte sich Ferni aber Ende 1933 etwas übernommen und war derart mit Arbeit eingedeckt, dass er auf bezahlte Hilfe angewiesen war, auch wenn ihm unter normalen Umständen niemals eingefallen wäre, seine Arbeit in fremde Hände zu geben. Francis Beart war der Mann, der ihm für fünfzig Shilling pro Woche zur Seite ging und als Eric dann auch noch mit einer Blinddarmentzündung ins Spital eingeliefert werden musste, war es Beart, der sich an den Marvel-Motoren zu schaffen machte. Man kann nur vermuten, was ihm durch den Kopf ging, als sein Blick auf die abgestufte Kerzenbohrung fiel. Glaubte er etwa, Ike Hatch, ein etablierter Konstrukteur mit einer langen Reihe von Erfolgen, hätte dieses Detail rein zufällig so konstruiert? Offensichtlich, denn er bohrte das Verbindungsloch auf und schnitt das Gewinde durch, um Platz für eine Kerze mit langem Gewinde zu schaffen. Und das tat er in seinem Eifer nicht nur bei einem, sondern gleich bei allen fünf Köpfen. In der Francis Beart Biographie von Jeff Clew wird diese Episode leichtfertig als „genialer Gedankenblitz“ bezeichnet: „Den Zündfunken direkt in den Brennraum rücken“ oder so ähnlich. Leider ist das blanker Unsinn. Eric Walkers grimmige Reaktion war es jedenfalls, Eric Fernihough für immer aus dem Excelsiorwerk zu verbannen und er, der immer ein gern gesehener und privilegierter Besucher war setzte auch nie wieder einen Fuß über die Schwelle der Fabrik. Um das Ausmaß des Schaden zu verdeutlichen, muss ich dazu noch anfügen, dass der Preis, den man seinerzeit für die sechs Motoren einschließlich Ersatzteile an Blackburne gezahlt hatte, die haarsträubende Summe von 3000 Pfund betrug. In heutigem Geld wären das etwa 10000 Pfund pro Motor!

Gott sei Dank fanden sich im Lager noch genügend Köpfe, um die Motoren wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen, aber es wurden keine Anstrengungen unternommen, die Brennräume auszulitern, um eine eventuelle Serienstreuung bei der Verdichtung auszugleichen. Es ließ sich damals auch im ganzen Werk kein geeignetes Gefäß dafür auftreiben, da solche Arbeiten bisher immer Angelegenheit der Motorenzulieferer waren. Die viele zusätzliche Arbeit, der Ärger und die Verzögerungen nahmen damals alle sehr mit und waren der Moral in der Rennabteilung kaum zuträglich.

Als Betreuer des Werksteams zur 1934er TT

Am Abend vor unserer Abreise zur TT lud mich Eric Walker zu ihm nach Solihull ein und fragte mich über einem Gläschen, ob ich auf der Insel nicht gleich das ganze Team betreuen wolle. Ich fühlte mich sehr geschmeichelt, erwiderte aber, dass ich zur Zeit eigentlich für JAP arbeitete und außerdem keine Erfahrung mit den Marvel Motoren hatte. Kein Problem, sagte darauf Eric, er würde das schon mit JAP's Vivian Prestwich abklären und außerdem wäre er

sicher, dass ich mit dieser Aufgabe gut zurecht käme. Tatsächlich, fuhr er weiter fort, wäre es ihm willkommen, wenn ich das Team für die restliche 1934er Saison übernehmen würde. Was konnte ich also anderes tun, außer „Ja“ zu sagen. Rückblickend gesehen tut es mir eigentlich Leid, dass ich nicht schon früher zu Excelsior gestoßen war, denn die Marvel-Motoren, die Ende 1934 ausgemustert wurden, hatten, wie sich zeigen sollte, noch beträchtliches Entwicklungspotential. Die Geschichte hätte sicher ein wenig anders ausgesehen, hätten sie diese Entwicklung auch erfahren, anstatt, von Francis Beart verpfuscht, Anfang Juni '34 unter Zeitdruck und unter keineswegs optimalen Bedingungen wieder aufgebaut zu werden.

Nachdem die Saison vorbei war und feststand, im nächsten Jahr mit anderen Motoren weiter zu fahren, wurde ich gebeten, eine Maschine zurecht zu machen und nach Schweden zu bringen. Sven Aage Sörensen sollte damit beim GP von Schweden in Saxtorp starten, bei dem er dann auch in seiner Klasse siegte. Tommy Wildeman baute aus den besten Teilen der ausgemusterten Renner ein Fahrwerk zusammen und ich tat dasselbe mit dem Motor, wofür ich alle sechs vorhandenen Triebwerke auseinander nahm. Aus diesem Teilehaufen baute ich eine Kurbelwelle mit präziserem Rundlauf als bei der Serie zusammen. Ich wählte das leichteste der vorhandenen Pleuellager und montierte es zusammen mit einem der späteren Pleuel und Kolben, was auch ein neuerliches Wuchten mit einem anderen Faktor nötig machte. Der Durchsatz der Ölpumpe wurde um ca. 15 % gesteigert und ich stellte nach bestem Wissen und Gewissen einen einwandfreien Satz Ventildfedern zusammen. Die Nocken wiesen zwar alle denselben Hub auf, variierten aber bei den Steuerzeiten beträchtlich und so blieb mir nichts anderes übrig, als zu raten, welche sich am besten eignen würde. Weiters überprüfte ich sorgfältig bei allen Köpfen das Verdichtungsverhältnis (es waren nur geringfügige Unterschiede feststellbar) und wählte den, der sich für die in Schweden erlaubte Verwendung von 25% Alkohol, 25% Benzol und 50% Benzin am besten eignete. Zum Schluss montierte ich noch ein Paar Megaphone. Die Vorbereitungen dauerten fünf Tage (und einige Nächte) und Sörensens Sieg war danach mehr als zufriedenstellend. Die Maschine blieb auf Anordnung Eric Walkers in Schweden. Sie kam später in die Sammlung von Norman Webb und ist annähernd auf 1933er Standard hin restauriert worden. Der GP von Schweden war die letzte Gelegenheit, bei der das Werk irgendein Interesse an der Mechanical Marvel demonstrierte. Dennis Parkinson's Einsatz beim Manx GP 1935 war eine reine Privatsache und das verwendete Motorrad Parkinson's Eigentum.

Aber zurück zur Lightweight TT 1934: Syd Crabtree erklärte mir, er wolle gleich vom Start weg in Führung gehen und auf jegliches Taktieren verzichten. Das Wetter war katastrophal - einige Jahre später wäre das Rennen sicher verschoben worden. Gleich in der ersten Runde, bei Nieselregen und dichtem Nebel, stürzte Chris Barrow in der Nähe von Bungalow, zum Glück mit nur leichten Verletzungen. Als er sich wieder aufgerappelt hatte, stolperte er zu seinem Entsetzen über den leblosen Körper von Syd Crabtree, der vor ihm an genau derselben Stelle zu Sturz gekommen war. Chris zog Mann und Maschine von der Straße und fuhr langsam zurück zum Start, um mir die schreckliche Nachricht zu überbringen. Die Angelegenheit war um so tragischer als Syd's Verlobte ebenfalls mit auf der Insel war.

Chris Barrow war also aus dem Rennen und bald auch Ted Mellors, der sich bis zur vierten Runde noch in aussichtsreicher Position befunden hatte. Leo Davenport fiel in der sechsten Runde aus und so war Syd Gleave als sechster von nur acht Startern, die das Ziel sahen, der einzige Excelsiorfahrer, der durchkam. Wir waren alle in miserabler Stimmung, als wir nach Tyseley zurückkehrten. Eric Walker war seit der Nachricht von Syd's Tod völlig aus der Fassung und ich glaube, dass das zusammen mit den schwachen TT-Ergebnissen und den Scherereien mit Blackburne den Ausschlag gab, die Marvel Motoren nach dem Saisonende nicht mehr weiter zu verwenden.

Zurück im Werk war es meine erste Aufgabe, das Fahrgestell von Syd's Maschine auseinander zu nehmen, eine Arbeit, die Percy und ich in einmütigem Schweigen erledigten.

Doch das Leben ging weiter und mit dem Näherrücken der Dutch TT mussten zunächst die Motorräder für Gleave, Davenport und Mellors vorbereitet werden. Ich erinnere mich, dass die Ventildfedern eine Ursache andauernden Ärgers waren. Nachlassende Federkraft ließ die Leistung abfallen und Brüche waren an der Tagesordnung. Auf der Suche nach Abhilfe kontaktierte ich John Roberts von der Firma Terry. Wir hatten aber nicht nur damit Probleme, sondern auch mit den neuen Vergasern. Die Blackburne-Mechaniker hatten uns keinerlei Aufzeichnungen über die im Vorjahr verwendeten Abstimmungen hinterlassen und so mussten wir auf jedem Kurs bei Null beginnen. Die Treibstoffqualität auf dem Kontinent war breit gefächert: In Deutschland und den Niederlanden war Benzin mit einem Anteil Alkohol erhältlich, aber anderswo waren die Oktanwerte schlecht bis katastrophal und wir hatten Arbeit ohne Ende.

Auch die Fahrer machen Ärger!

Meine Aufgabe wurde mir durch diverse kindische Eifersüchteleien zwischen Gleave und Davenport auf der einen Seite und Ted Mellors auf der anderen nicht gerade erleichtert. Gleave und Davenport waren ein reichlich humorloses Paar, während Ted stets guter Laune war und uns mit allerlei Schabernack aufzuheitern versuchte. Er narrete die beiden immer wieder, indem er aus heiterem Himmel in übertriebenen und völlig unverständlichen North-Derbyshire-Dialekt verfiel oder machte sie mit seinem Sauberkeitswahn verrückt, den er bei seiner Maschine an den Tag legte. In diesem Punkt hatten Gleave und Davenport wenig Ambitionen. Bei aller Verschrobenheit war Ted aber ein ausgesprochen cleverer Kerl und wo immer es darum ging, Treibstoff, Kerzen, Vergaserteile, Zündmagneten, Reifen oder Ketten zu beschaffen, erwies er sich als Organisationstalent. Er pflegte überall freundschaftliche Kontakte und arbeitete eng mit den Mechanikern der Zulieferfirmen zusammen. Die Sorge um sein Material war bei ihm eine echte Religion und wenn er irgendwo an seiner Maschine einen Kratzer entdeckte, kam sofort eine kleine Spritzpistole zum Vorschein, mit der er den Lack ausbesserte.

Der wahre Grund für die Reibereien war aber, dass Ted bei aller Verrücktheit der mit Abstand beste Fahrer im Team war und Syd und Leo waren eifersüchtig. Mit demselben Maschinenmaterial war er im Rennen immer der Schnellste, auch wenn er vorgab, über die eine oder andere Geheimwaffe zu verfügen. Heute würde man sagen, Ted beherrschte die Kunst der psychologischen Kriegsführung, denn er nutzte jede Gelegenheit, um seine Teamkollegen zu verunsichern. So kam er zum Beispiel durch Zufall in den Besitz einer schrottreifen Nocke samt Abzieher, mit der er in Spa kurz vor dem Wiegen in der Werkstatt herum spazierte - mit dem Erfolg, dass Gleave und Davenport überzeugt waren, er hätte Zugang zu „Spezialnocken“ und damit einen unfairen Vorteil.

Nach dem Rennen, in dem Ted hinter Tyrell Smith's Rudge Zweiter wurde, nachdem Syd und Leo ausgefallen waren, schafften es die beiden tatsächlich, sich derart in die Sache hinein zu steigern, dass sie am Ende sicher waren, Ted und ich hätten uns abgesprochen und ihre Maschinen sabotiert. Sie schickten sogar - ohne mir ein Wort davon zu sagen - ein Telegramm an Eric Walker, in dem sie ihre Anschuldigungen darlegten. Das führte in der Folge zu einem wilden Austausch von Ferngesprächen und Telegrammen, bis ich Eric Walker schließlich davon überzeugen konnte, dass an der Sache nichts dran war. Von da an reisten Ted und ich stets in einem anderen Zugabteil als Syd und Leo und wir bezogen auch getrennte Hotels und Garagen.

In Dieppe gewann wieder Ted, während die beiden Anderen wegen Überhitzung der Motoren aufgeben mussten. Zurück im Werk konnten wir bei einer Inspektion nichts finden, was auf eine mögliche Ursache hingedeutet hätte. Nach Dieppe nahm Ted noch am GP der Schweiz in Bern teil, wo er wieder Zweiter wurde, während Leo, Syd und ich bereits auf dem Heimweg

nach Tyseley waren. Nach den Vorkommnissen auf dem Kontinent hatte Eric Walker jedenfalls beschlossen, im nächsten Jahr keinen der drei Fahrer mehr zu unterstützen. Es war zwar ausgesprochen schade um Ted, dessen Erfolge vor und nach der 1934er Saison hervorragend waren, aber es hatte trotz allem auch seinen Teil zu den Spannungen im Team beigetragen.

Die Entwicklung der „Manxman“

Das erste Mal begegnete mir die Excelsior Manxman - das Motorrad, das für die nächsten fünf Jahre mein gesamtes Leben beherrschen und ein völlig neues Kapitel im Rennsport aufschlagen sollte - in Form eines Motorenmodells, einer Mixtur aus Gussteilen, Holz und Blech, das mir Eric Walker bald nach der 1934er TT vorstellte. Er und Excelsior's „Finanzminister“ Ernest Kerr hatten mir inzwischen einen Posten als Technischer Leiter angeboten, den ich aufgrund der guten Rahmenbedingungen gerne annahm. Meine Aufgabe war es, ein neues Sportmaschinenprogramm für 1935 auf die Beine zu stellen, das natürlich auch Rennversionen für Kunden und Werksfahrer beinhalten sollte. Nichts wäre mehr nach meinem Geschmack gewesen und so musste ich nicht lange überlegen. Ich nahm mir das Modell, das in seinen Abmessungen genau genug war, und begann unverzüglich damit, ein Fahrgestell zu entwerfen. Der Rahmen, der in späteren Jahren oft als „übergewichtig“ kritisiert wurde, war wohl durchdacht, aber eben auf die schlechten Straßenverhältnisse seiner Zeit hin ausgelegt. Da ich das Kurbelgehäuse frei von Fahrwerkserschütterungen halten wollte, entschied ich mich für ein Stahlgussteil, um den Rahmen unter dem Motor zu schließen. Zahlreiche Teile wurden außer Haus gefertigt und waren binnen kurzer Zeit gegossen und bearbeitet. Zu dem Zeitpunkt, als ich mit Sven Sörensen zum Schwedischen GP aufbrach, war der Rahmen des Prototyps bereits zusammen gelötet und lackiert. Nach meiner Rückkehr - noch reichlich gezeichnet von der anstrengenden Reise sowie der rauschenden Siegesfeier, wie ich zugeben muss - war ich ohne Unterlass auf den Beinen, um das Fahrwerk endlich auf die Räder zu bekommen. Vorerst wurden nur die Modelle von Motor und Getriebe eingebaut und gekrönt wurde das Ganze durch einen formschönen 16 Liter Tank. Beim Öltank wurden dieselben Blechteile für den 4,5 Liter fassenden Renntank wie für den Roadster-Tank verwendet, bei dem allerdings die eine Hälfte das Werkzeug und die Batterie aufnehmen sollte.

Insgesamt machten wir gute Fortschritte - bis in den August, für den uns die ersten Motoren von Blackburne versprochen worden waren. Es mag nun verwunderlich klingen, dass der neue Motor nach all den Problemen der vergangenen Jahre wieder von Blackburne kam, aber in Wahrheit blieb Eric Walker gar keine andere Wahl. Er hatte sich eigentlich schon 1930 entschlossen, einen ohc-Motor zu verwenden und eine ganze Mappe mit Notizen, Skizzen und Berechnungen gefüllt, bevor er Anfang 1932 damit bei JAP's Vivian Prestwich vorstellig wurde. Trotz des Vorschlags, dass JAP die Konstruktion ausführen und die Motoren exklusiv für Excelsior produzieren sollte war die Antwort ein klares Nein. So etwas wäre niemals die Firmenpolitik von JAP und würde es auch in Zukunft nicht sein! Da half auch nicht, dass Excelsior ein sehr guter Kunde war. In diesem entscheidenden Moment waren die von Blackburne angebotenen Marvel-Motoren eine interessante Alternative und sie erfüllten ihren Zweck, während Ike Hatch und sein Assistent Clark sich bereit erklärten, Eric Walkers Ideen für den Manxman Motor weiter zu entwickeln.

Der Auslieferungstermin für die ersten Motoren war also verstrichen und nachdem Briefe und Telefongespräche nichts fruchteten, beschloss Eric Walker, selbst mit mir nach Bookham zu fahren. Wir nahmen seinen Wagen, und was folgte war ein Zusammentreffen, bei dem wir zwar viele Ausreden zu hören bekamen, aber doch wieder ohne Motor nach Hause fuhren. Es wurden uns lediglich ein detaillierter Zeichnungssatz und einige, bereits bearbeitete

Gehäuseteile des Motors ausgehändigt, die es uns wenigstens ermöglichten, eine etwas glaubwürdigere Attrappe für erste Fotos zusammen zu bauen. Deshalb war auch weiterhin keine Erprobung der Maschine möglich und das Modell, das wir für die Messe zusammenstellten war bar jedes Innenlebens. Die dazugehörigen Leistungsangaben hatten wir natürlich auch aus der Luft gegriffen.

Die Show kam und ging und das neue Modell war von allen Seiten mit regem Interesse begrüßt worden, doch die Motoren ließen noch immer auf sich warten. Erst im Dezember erreichte uns die erste magere Lieferung der 63 x 79 (246cc) Motoren. Wir nahmen den Erstbesten zur Hand, stempelten ihn mit BR101 und bauten ihn zusammen mit einigen Testinstrumenten in das Prototypen-Fahrgestell ein. Für Einstellung, Erprobung und diverse Modifikationen wurden bis ins neue Jahr hinein mehr als 5000 Meilen zurückgelegt, von denen ich viele selbst gefahren bin. Danach ließ ich Vic Hawkins eine massive Vorrichtung für den Rahmen fertigen und die Produktion konnte beginnen. Es waren aber noch nicht alle Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt! Unser Testfahrer Keith Horton stellte bei einigen Modellen inakzeptable Lärmentwicklung fest, die offenbar von der Königswelle ausging. Eine Inspektion brachte grauenhaft bearbeitete Kegelräder zu Tage, die sich teilweise beim Härten verzogen hatten und schlampig gefinisht waren. Daraufhin nahmen wir die Motoren genauer unter die Lupe und entdeckten Kolben, Ventile und Ventilsfedern von wirklich allerletzter Qualität. Offensichtlich wollte man bei Blackburne alte Lagerbestände abbauen und uns wurde das Zeug für gutes Geld untergejubelt.

Eric setzte sich in sein Auto und verließ stinksauer das Werk in Richtung Bookham, während wir fieberhaft nach alternativen Lieferanten für die unbrauchbaren Teile suchten. Ventile sollten von Valves Ltd., Ventilsfedern von Herbert Terry und präzise gefertigte Kegelradsätze von Alfred Herbert kommen, aber natürlich konnte keiner von heute auf morgen liefern. So schraubten wir über Nacht eine Vorrichtung zusammen, um die besseren der vorhandenen Kegelradsätze darauf einlaufen zu lassen und pickten uns davon wiederum die besten Teile für die Rennmotoren heraus. Auf der neuen Montagelinie, die unter Tommy Wildeman damals gerade ihren Betrieb aufnahm, wurden Serien- und Rennmotoren nebeneinander montiert.

Erster Renneinsatz auf der Eilenriede

Mitten hinein in all die zusätzliche Arbeit platzte Bertie Perkins von Mobil Oil, seit langem ein Unterstützer der Rennaktivitäten von Excelsior, mit der Bitte um eine Maschine für seinen irischen Schützling Charlie Manders, der damit am Osterwochenende auf der Eilenriede bei Hannover starten sollte. Vergeblich warf ich dagegen ein, dass bis jetzt noch kein einziger Rennmotor existierte, ganz zu schweigen von einem der Bronzeköpfe, die dafür vorgesehen waren. Bertie blieb allerdings stur und so musste etwas geschehen. Ich entschied mich also für den erprobten Prototypenmotor (mit Eisenkopf), erhöhte die Kompression etwas und bestückte ihn mit einem Rennvergaser sowie einem Rennmagneten. Laut Bertie mussten wir nicht unbedingt gewinnen - ein respektables Ergebnis sollte genügen. Sechs Rennfahrgestelle waren bis dato gebaut worden und ins erste wanderte der lang gediente BR101 Motor. In größter Eile wurde das Motorrad fertiggestellt und zur Bahn in die Birmingham New Street gebracht. Nur fünf Minuten bevor der Zug losfuhr trafen Mann und Maschine samt Ersatzteilen am Bahnsteig ein. Gott sei Dank hatten wir im Training Zeit, den Motor abzustimmen und Charlie war voller Lob für die hervorragende Straßenlage. Im Rennen kam er auf einen sehr beachtlichen vierten Platz hinter den extrem schnellen Ladepumpen-Zweitaktern des DKW Werksteams.

Wir waren alle positiv überrascht, besonders Bertie Perkins, der im Motor ein neues Produkt, nämlich „Mobiloil D“ getestet hatte. Charlie wurde nun von Eric Walker für das prestigeträchtige Rennen „North West 200“ in Portrush gemeldet und obwohl die Zeit

verdammt kurz war, sollten wir dafür den ersten Kopf aus Aluminiumbronze fertig haben. Um das zu schaffen, mussten wir einstweilen das Gussmodell zurückziehen, um bei einer lokalen Firma (Harry Taft's Idoson Foundry), die diesen Auftrag kurzfristig einschieben konnte, einige Abgüsse machen zu lassen. Die Köpfe wurden in Tyseley bearbeitet und in schmerzhafter Handarbeit von Tommy Wildeman und mir gefinisht. Der erste Kopf war erst am Vorabend des Rennens fertig, aber das Rennen selbst entschädigte uns vielfach für die vorangegangenen Strapazen. Vom Start weg war klar, dass Charlie auf einem echten Flieger saß, denn ernstlich nahe kommen konnte ihm eigentlich nur Gordon Burney auf der Werks Moto Guzzi. Die beiden duellierten sich das halbe Rennen lang und unterboten abwechselnd den bestehenden Rundenrekord bis schließlich die Guzzi den Geist aufgab und Charlie das Rennen unangefochten und in neuer Rekordzeit beenden konnte.

Der Sieg wurde von uns ausgiebig gefeiert, aber mit dem Näherrücken der TT hatten wir kaum Aussicht auf etwas Erholung. Die Kunden standen nun für die Manxman Schlange und wir selbst hatten drei Maschinen vorzubereiten. Keith Horton nahm eine davon Ende Mai zum Donington-GP mit um einen hervorragenden dritten Platz herauszufahren, während Trevor Boswell mit einem der allerersten käuflichen Modelle den vierten Platz belegte.

Als Werksfahrer traten zur TT Keith Horton und Charlie Manders an, wir waren aber übereingekommen, auch eine Maschine für Walter Handley bereit zu stellen, der selbst in der Lightweightklasse genannt hatte. Warum Handley eine völlig unerprobte Maschine fahren wollte, weiß ich ebenso wenig wie den Grund für Eric Walkers Angebot, denn damals wurden Handley's Starallüren und unvorhersehbare Stimmungsschwankungen immer mehr zu einer Belastung für seine Umgebung und die Zusammenarbeit mit ihm drohte schwierig zu werden. In der Hoffnung, dass er trotzdem mitspielen würde, stattete ich seine Maschine mit einem Bimetallkopf (eine Bronzekalotte mit darübergegossenen Leichtmetallkühlrippen) aus, der wahlweise zwei verschiedene Kerzenpositionen ermöglichte. Damit und mit Hilfe von Walter's Erfahrung und Kenntnissen wollte ich eine wichtige Frage bezüglich der Gestaltung des Zylinderkopfes klären. Die Arbeit hätte ich mir allerdings sparen können! Walter traf sehr spät auf der Insel ein, antwortete nicht auf unsere Telegramme und ließ die Mehrzahl der Trainingstage verstreichen, bevor er sich das erste Mal aufs Motorrad setzte. Dabei zeigte er freilich, dass er nichts von seinem Können eingebüßt hatte, indem er zweimal in den Trainingszeiten ganz vorne war, aber was die Kooperation anging, so wechselte er keine zwei Sätze mit irgendjemandem von Excelsior! Letztendlich verzichtete Handley, der in der Senior und der Juniorklasse auf Velocette genannt hatte überhaupt auf einen Start in der Lightweightklasse, nachdem er - unter Umständen, die nie ganz geklärt wurden - beim Training eine Handverletzung davongetragen hatte.

Wir hatten aber auch ohne ihn genug Probleme: Charlie, der im Training konstant unter den Besten war, kam am Dienstag bei Glen Helen schwer zu Sturz und landete im Krankenhaus. Das Schlüsselbein war - entgegen einer ersten Diagnose - zwar nicht gebrochen, aber Charlie trotzdem schwer angeschlagen und um im Lightweight-Rennen starten zu können, verzichtete er auf seinen Start in der Juniorklasse. Sven Sörensen, der ebenfalls in der Junior startete, hatte so viele Probleme, dass wir in unserer Verzweiflung einen leicht aufgebohrten Lightweightmotor (254,25 ccm) in sein Fahrgestell einbauten. Dass er damit im Rennen auf dem letzten Platz landete lässt somit keine Rückschlüsse auf die Konkurrenzfähigkeit des 350er Modells zu. Private Starter, ebenfalls auf Manxman-Modellen, waren De Ortueta (offizieller Teilnehmer Spaniens), S.V. Smith, E.W. Corfield, Norman Cook und Manliff Barrington. Wie im Jahr zuvor gaben die ACU-Verantwortlichen den Start trotz haarsträubender Bedingungen frei, und auch diesmal kam es zur Katastrophe. D.J. Pirie, der Tage zuvor den vierten Platz in der Junior belegt hatte, verunglückte mit seiner New Imperial im dichten Nebel beim 33rd Milestone. Das Wetter war so miserabel, dass elf Fahrer - fünf

davon auf Excelsior – stürzten und nur Charlie Manders (sechster Platz und eine Silber Replica) und S.V. Smith (zehnter, aber noch immer in Replicazeit) ins Ziel kamen.

Nach der TT hatte das Werk nur mehr für die Unterstützung eines einzigen Fahrers Zeit und das war Charlie Manders, der dann auch einige sehr schöne Ergebnisse herausfuhr: dritte Plätze in der Schweiz und in Schweden und einen Vierten bei der Dutch TT. S.V. Smith, Howard Pinnington und Ted Corfield beendeten den Ulster GP auf den Plätzen fünf, sechs und sieben und viele Privatfahrer erzielten ebenfalls gute Ergebnisse. Die Manxman hatte sich also ihren Platz auf den Rennstrecken erobert.

Blackburne steigt aus

Kaum, dass wir begonnen hatten, so etwas wie Zufriedenheit zu verspüren, wurde unsere Welt von neuem in ihren Grundfesten erschüttert. An das getrübe Verhältnis zu Blackburne hatten wir uns einigermaßen gewöhnt, aber auf die Bombe, die jetzt losgehen sollte, war keiner gefasst gewesen. Als ich auf der Messe das erste Mal das Gerücht hörte, dass Blackburne seine Motorenproduktion einstellen würde, betrachtete ich die Sache noch als schlechten Scherz. Aber ein Scherz war es ganz und gar nicht und eines nebligen Novembertages fuhr ein grimmig dreinblickender Eric Walker nach Bookham zu einem allerletzten Showdown. Excelsior war nicht nur im Falle der Manxman Modelle auf Blackburne angewiesen, sondern auch bei den „Brot und Butter“-Modellen Norseman und Warrior. Es ist ein Beweis für Eric Walker's Kämpfernatur, daß er sich kurzerhand dazu entschloss, die Produktion von Motoren von nun an ins eigene Werk zu verlegen. Seine Entscheidung wird verständlicher, betrachtet man den stetigen Kapitalabfluss der letzten Jahre in Richtung Blackburne, den Ernest Kerr widerstrebend hinnehmen musste. Blackburne hatte sich bei jedem Arbeitsschritt beträchtliche Geldsummen für Konstruktion, Gussformen, Werkzeuge und Vorrichtungen vorstrecken lassen und Eric Walker machte nun mit gutem Recht all diese Außenstände als Eigentum von Excelsior geltend.

In den nächsten Wochen wurden Unmengen von Werkzeugen, Formen und Gesenken, Guss- und Schmiedeteilen abgeholt und an mehreren Orten in Birmingham zwischengelagert, während wir uns daran machten, eine eigene Produktionslinie einzurichten. Doch die Organisation brauchte ihre Zeit.

Unterdessen willigte die Idoson Foundry ein, in Zukunft unsere Gussarbeiten zu übernehmen, die geschmiedeten Leichtmetallpleuel lieferte High Duty Alloys und Beans Industries in Tipton erledigte für uns alle übrigen Schmiedearbeiten sowie die gesamte Bearbeitung der Teile. In Tyseley verwandelten wir einen freien Abschnitt in eine Montagestraße mit eigenem Konstruktionsbüro und Prüfstand um und waren ab Februar '36 voll im Geschäft.

Seit Eric's Entscheidung, unsere Motoren selbst zu bauen, lag ich ihm immer wieder mit meinem Wunsch nach einer personellen Entlastung in den Ohren, welche zu unserem Glück in der Person meines alten Freundes H.G. Tyrell-Smith, gefunden wurde. Er war in allen Belangen ein sehr kompetenter Mann und außerdem mit Hydraulikanlagen vertraut. Wer wäre also besser geeignet gewesen, unseren Motorenprüfstand fertig zu stellen und zu bedienen? Tyrell war aber auch ein Fahrer von internationaler Reputation, der neben zahlreichen erstklassigen Platzierungen 1930 die Junior TT auf Rudge gewonnen hatte und mit allen Rennstrecken des Kontinents vertraut war. Daneben hatte er reiche Erfahrung in der Entwicklung von Motoren und mir war ohnehin seit längerem klar, dass wir einen Mann wie ihn dringend brauchen würden.

Eric Walker wollte nun in seinem Enthusiasmus - und als Hersteller eigener Motoren - aufs Ganze gehen. Er hatte schon vor einiger Zeit Rechte erworben, die es ihm erlaubten - ausschließlich für den Rennsport - Rudge-Patente für den Bau von Vierventilköpfen zu verwenden. Mit der Hilfe von Clark, der von Blackburne zu Excelsior gewechselt war, hatte

er ein Konzept für einen Vierventiler mit einer obenliegenden Nockenwelle entwickelt. Gegenüber Tyrell und mir schlug er vor, schon 1936 mit solchen Maschinen in der 250er und 350er Klasse an den Start zu gehen. Auch wenn dieses Prinzip großes Potential hatte, befürchtete ich damals, wir könnten uns durch das Risiko, das die Arbeit an nunmehr zwei parallel weiter zu entwickelnden Motorvarianten barg, völlig übernehmen. Ich war außerdem der festen Ansicht (und die spätere Entwicklung gab mir Recht), dass bei einer konsequenten Weiterentwicklung des Zweiventilers noch einiges an Spitzenleistung und Standfestigkeit zu holen gewesen wäre. Ich konnte mich aber mit meinen wohl begründeten Ansichten nicht durchsetzen, denn auch Bertie Perkins war ein unbeirrbarer Verfechter der Vierventiltechnik und die ersten Rohlinge waren bereits von der Gießerei geliefert worden.

Wenigstens konnte ich eine Verkürzung des langen Hubs der 250er Maschine (Blackburne hatte aus Gründen der Wirtschaftlichkeit auf denselben Hub wie bei der 350er bestanden) ausschlagen. Die neuen Abmessungen betragen 67 x 70,65 mm und wurden in erster Linie von den Durchmessern des Hauptlager- sowie des Hubzapfens vorgegeben.

Versuchsweise baute ich einen Motor mit einem Bimetallkopf, größeren Ventilen und einem Aluzylinder mit Graugusslaufbüchse auf, um ihn mit einem Motor aus der Serie zu vergleichen. Dabei zeigte sich auf Anhieb eine Steigerung der Leistung übers gesamte Drehzahlband. Wir bauten den Motor in ein neues Fahrgestell ein und Tyrell siegte damit zu Ostern in Donington. Charlie fuhr die Maschine beim 1936er North West ebenfalls auf den ersten Platz (Privatfahrer Pinnington belegte den zweiten Rang) und nahm es anschließend als Trainingsmaschine auf die Isle of Man mit, wo dieses viel versprechende Modell dann aber nicht im Rennen eingesetzt wurde.

Der neue Vierventiler: direkt vom Prüfstand zur TT

Inzwischen waren wir mit den Vierventilköpfen für Charlie und Tyrell etwas hinter den Zeitplan zurückgefallen. Die Kompliziertheit des Gussteiles und seine Bearbeitung hatten unsere Geduld auf eine harte Probe gestellt. Es dauerte bis zum siebenten Juni - das Training für die TT hatte bereits begonnen - bis wir den ersten Motor auf die Bremse bringen konnten, wo er in Anwesenheit von Cyril Smith von Amal seinen ersten Probelauf absolvierte. Cyril versuchte die beiden Amalvergaser so gut wie möglich auf den neuen Motor abzustimmen aber es gab von Anfang an die größten Probleme und am Ende eines frustrierenden Arbeitstages zeigte sich noch immer keine Spur von Besserung. Cyril zog völlig niedergeschlagen ab und ich kramte in meiner Verzweiflung ein Paar der alten Bowdenvergaser hervor, die wir an unserer 1934er Mechanical Marvel verwendet hatten. Tyrell und ich fertigten ein Paar Flansche an und um etwa drei Uhr Früh waren wir soweit, dass wir den Motor erneut testen konnten. Zu unserer Erleichterung lief er nun kraftvoll und gleichmäßig und die Prüfstandinstrumente zeigten erstaunliche 24,2 PS bei 6500 U/min., 24,8 PS bei 7000 U/min. und geradezu unglaubliche 26,7 PS bei 7500 U/min. an. Nun begannen wir fieberhaft damit, die restlichen Bowdens zusammen zu suchen und zu reinigen, sowie Ersatzteile und Werkzeuge dafür vorzubereiten. Da es bereits Morgen war, wurden wir dabei von verschiedenen Mitarbeitern - einschließlich Eric Walker - unterstützt, die inzwischen zur Arbeit erschienen waren. Zahlreiche helfende Hände schraubten Tyrell's Maschine zusammen und beluden seinen großen Vauxhall samt Anhänger mit Ersatzteilen für uns selbst wie auch für private Kunden auf der Insel. Tyrell fuhr in Richtung Liverpool ab, während wir mit dem Fährbüro telefonierten, um zu erreichen, dass das Schiff im Hafen auf ihn warten würde. Ich reiste etwas später nach, um mich in Douglas mit Tyrell und Charlie zu treffen, wo ich dann auch prompt mit einer schlechten Nachricht empfangen wurde. In seiner einzigen vollen Trainingsrunde am Freitag hatte Tyrell zwar trotz miserablen Wetters die beste Zeit hingelegt, musste aber feststellen, dass die Straßenlage der Maschine katastrophal war. Er führte dies

zunächst auf Konzentrationsschwäche wegen seines völlig übermüdeten Zustands zurück, machte aber am Samstag Morgen dieselbe Erfahrung. Mehrere haarsträubende Situationen waren die Folge und bei den Kurven in Quarry hätte er beinahe die Beherrschung über sein Fahrzeug verloren. Eine eingehende Untersuchung des Fahrwerkes brachte kein Ergebnis. Charlie bot ihm daraufhin an, mit seiner Maschine weiterzumachen, was Tyrell aber - vielleicht hatte er das Angebot missverstanden - strikt ablehnte. Außer dass wir die Laufräder neu aufbauten und neue Reifen montierten konnten wir nichts für ihn tun.

Das Lightweight-Rennen wurde auf Dienstag verschoben und fand endlich einmal bei prächtigem Wetter statt. Stanley Woods und Arthur Geiss auf DKW legten vom Start weg ein mörderisches Tempo vor und Bob Foster auf dem „Fliegenden Sautrog“ (damit war die New Imperial mit Blockmotor gemeint) stand ihnen um nichts nach, während Tyrell sich auf dem vierten Platz aufhielt. In einem unglaublich spannenden Rennen hetzte Bob Foster die beiden DKWs vor sich her bis sie endlich ermüdeten und gewann überzeugend und in Rekordzeit. Woods fiel in der letzten Runde noch aus und machte für Tyrell, der ein echtes Albtraumrennen hinter sich hatte, den zweiten Platz frei. Charlie wurde fünfter. Sehr glücklich waren wir aber auch über die Tatsache, daß von den zehn Fahrern, die das Rennen in Replicazeit beendeten, sechs Excelsiorfahrer waren: Corfield wurde sechster, Sörensen, Lamacraft und Galway achte, neunte und zehnte.

Zurück in der Fabrik schoss mir plötzlich etwas durch den Kopf. Ich nahm eine Säge zur Hand und durchschnitt die beiden oberen Streben des Hinterbaus. Als die linke Strebe durch war, sprang sie gut einen Finger breit zur Seite und ich musste feststellen, dass wir von all den Rahmen, die zur Auswahl gestanden waren, gerade den erwischt hatten, der - aus welchem Grund auch immer - eine innere Spannung aufwies. Aber so werden eben Rennen gewonnen und verloren. Trotzdem hatten die neuen Motoren Zuverlässigkeit und Schnelligkeit bewiesen, so dass Tyrell und ich dem weiteren Saisonverlauf erwartungsvoll entgegensahen.

Es wäre wohl etwas zu einfach, sich nur auf die Geschichte der Vierventil-Manxman zu konzentrieren, verbinden doch die meisten Leute den Namen in erster Linie mit den 63 x 79, bzw. den späteren 67 x 70,65 (250ccm) Motoren mit zwei Ventilen. Das ist auch kein Wunder, denn nicht nur dass diese kleinen Renner - und es waren richtige Rennmaschinen und keine Replicas - in der britischen Szene zwischen 1935 und 1939 ganz gewaltig einschlugen, auch die straßentauglichen Versionen fanden in beträchtlichen Stückzahlen begeisterte Abnehmer. Aus verschiedenen Gründen feierte die 350er Version hauptsächlich in den Kolonien Erfolge; in Australien, Neuseeland und Südafrika. Die 500er hingegen wurde nie als Rennmaschine angeboten und in Sportausführung auch nur auf ausdrücklichen Kundenwunsch gebaut. An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass sich die wenigsten Motorradhersteller in den Dreißigerjahren - wenn überhaupt - ohne die großzügige Unterstützung durch die Ölgesellschaften ein Engagement im Rennsport hätten leisten können. Aus gutem Grund favorisierte Mobiloil die 250er Klasse und so hatte diese natürlich für uns Vorrang. Auch muss gesagt werden, dass in erster Linie die vielen guten Resultate, die Privatfahrer mit unseren Manxman Modellen erzielten, zu deren Beliebtheit und gutem Ruf führten. Die Vierventiler dagegen waren ausschließlich Werksfahrern vorbehalten und H.G. Tyrell-Smith's zweiter Platz bei der TT, den er mit einem völlig unerprobten Motor und Fahrwerksproblemen erzielte, zeigte deutlich das Potential dieser Neukonstruktion auf.

Nicht lange nach dem Rennen stand ein dreitägiger Vergasertest auf unserem Terminplan, bei dem Amal's Cyril Smith alle vor der TT aufgetretenen Probleme restlos in den Griff bekam. Eine flexible Aufhängung der Schwimmerkammer half, aber das Hauptproblem war die Länge der Einlasskanäle, wobei sich der Abstand zwischen Hauptdüse und Einlassventil als äußerst kritisch herausstellte. Wir konnten die Tests mit exzellenter Spitzenleistung und einer bemerkenswert flachen Drehmomentkurve zwischen 4500 und 7500 U/min. abschließen.

Der Motor mit der Nummer BTF1 bekam daraufhin ein neues Fahrgestell und ging nach Donington, wo Testfahrten angesagt waren. Das Verdichtungsverhältnis von 10:1 verursachte ein leichtes Anreiben des Kolbens und wurde sicherheitshalber auf 9,3:1 gesenkt. Tyrell, der auf der TT solch große Handlingprobleme gehabt hatte, pries die Straßenlage jetzt in den höchsten Tönen. Es folgte ein kurzer Ausflug in Tyrell's Heimat zum 100-Meilenrennen von Dublin, bei dem er mit der allerersten Vierventil-350er einen komfortablen Sieg samt Rundenrekord herausfuhr.

Sachsenring 1936: Excelsior wird Europameister

Die nächste wirkliche Herausforderung für uns war aber der Grand Prix von Deutschland auf dem Sachsenring bei Chemnitz. Damals wurde die Europameisterschaft jedes Jahr in einem anderen Land ausgetragen und 1936 war Deutschland an der Reihe. Die Veranstaltung war eine überaus prestigeträchtige Angelegenheit und am Renntag säumten nicht weniger als 240.000 zahlende Zuschauer die Strecke. Allein für die 250ccm Klasse waren 31 Nennungen eingegangen von denen nach dem Training immerhin noch 23 an den Start gingen. Der Kurs, direkt vor den Toren des DKW-Werkes, unterschied sich deutlich von vielen der eher langweiligen und fahrerisch wenig herausfordernden Strecken auf dem Festland. Seine etwa 8 Kilometer setzten sich aus Hauptverkehrsstraßen mit Steigungen und einer Vielzahl schneller und langsamer Kurven zusammen und erinnerte irgendwie an einen Miniatur TT Kurs - sehr zur Freude von Tyrell und Charlie.

Unsere Konkurrenten waren die Werks-Guzzis, von denen eine der berühmte Omobono Tenni steuerte, weiters die offensichtlich sehr schnellen Benellis (damals eine noch unbekannt große) von Aldrighetti und Alberti und natürlich die DKWs. 1936 war das Jahr in dem es den DKW-Leuten nach und nach gelang, ihre ungeheuer schnellen Ladepumpenzweitakter auch standfest zu machen.

Das Training verstrich ohne Probleme und so machten wir uns Hoffnungen auf ein achtbares Ergebnis. Am Renntag war die 250er Klasse als erste dran, wir starteten um etwa neun Uhr bei herrlichem Wetter. Das Tempo war gleich vom Startschuss an unglaublich, Geiss und Kluge auf ihren DKWs schossen in Führung, hart bedrängt von Tenni's Guzzi. Die Benellis von Aldrighetti und Alberti lagen knapp dahinter, Pignorini auf der anderen Guzzi war sechster und an siebenter Stelle lag Tyrell-Smith. Diese Reihung änderte sich nicht bis Tenni in Runde sieben an den beiden DKWs vorbei schoss und die Führung übernahm. Zur gleichen Zeit musste Charlie wegen ernsthafter Motorprobleme aufgeben und Tyrell in der Schlacht alleine lassen. Der ließ sich Gott sei Dank nicht verrückt machen und setzte weiter auf Abwarten. Unterdessen hatte Tenni seine Führung ausgebaut. Vielleicht hätte er aber besser seinen Motor schonen sollen, denn bei halber Renndistanz waren Kupplung und Getriebe hinüber und er musste Alberti's Benelli vorbei lassen. Mit Abwürfen, gequälten Motoren, Getriebeproblemen und kollabierenden Bremsen hatten aber alle Teams bei diesem Rennen zu kämpfen. Nach zwei Drittel der Distanz lag Tyrell bereits an zweiter Stelle hinter der Benelli und machte ordentlich Druck, bis Alberti in Runde 28 (von insgesamt 35) seinem Motor offenbar zu viel abverlangte und die Benelli kreischend ihren Dienst quittierte.

Tyrell lag in Führung! Es braucht wohl nicht mehr Worte, um die Spannung in der Excelsiorbox zu beschreiben, schließlich sollte das Rennen noch etwa 30 Minuten dauern. Wir wagten kaum an einen Sieg zu denken. Sicherlich würde Kluge hier auf seiner Hausstrecke und vor dieser Riesenmenge an patriotischen Zusehern noch irgendeinen Trumpf aus der Tasche ziehen. Aber er konnte nicht! Tyrell fuhr das Rennen seines Lebens, die Maschine setzte keinen einzigen Schlag aus und führte ihn zu einem grandiosen Sieg mit einem Schnitt von 112 km/h, der Excelsior den Titel „Europameister der Leichtgewichtsklasse“ einbrachte.

Man kann an der Tatsache, dass überhaupt nur sechs Fahrer die Zielflagge sahen, erkennen, wie selektiv dieser Kurs war. In der zugleich mit uns gestarteten 175er Klasse schaffte es keine einzige der sieben gestarteten Maschinen bis ins Ziel.

Ich muss wohl kein Wort über die ausgelassene Feier verlieren, die diesem wunderbaren Ergebnis folgte. Eric Walker und Bertie Perkins waren in Hochstimmung und Bertie erklärte, dass dieses Ergebnis wohl jede Stunde Arbeit und jeden Penny wert war, der in das Vierventilprojekt geflossen war. Auch wenn ich damals im gleichen Freudentaumel war wie er, konnte ich doch in diesem Punkt nicht ohne Weiteres zustimmen. Die Arbeit an Kopf und Nockenwellentunnel des Vierventilers war selbst unter idealen Bedingungen - wie z.B. in der Rennabteilung daheim im Werk - eine nervenaufreibende Angelegenheit. Dieselbe Arbeit unter ungünstigen Bedingungen und ohne die Ausrüstung, die im Werk zur Verfügung steht zu erledigen, war schlichtweg ein Albtraum. Aber genau das blühte mir bereits eine Woche später, als wir Charlie's Motor kurz vor der Dutch TT noch einmal zerlegen mussten.

„Wir flickten die gebrochene Feder kurzerhand mit Draht und Wäscheleine“

Es ist heutzutage schwer vorstellbar, wie schlecht noch vor 50 Jahren die Qualität der Ventildfedern war. Wir beendeten kaum ein Rennen ohne dass eine oder gleich mehrere der Ventildfedern - innere wie äußere - einen Riss aufwiesen. John Robert von „Terry Springs“ leistete wunderbare Arbeit aber jede hart erkämpfte Verbesserung wurde durch die rasch ansteigenden Drehzahlen der Rennmotoren sofort wieder wettgemacht. Jedesmal wenn eine Feder gewechselt werden musste, war das eine nervtötende Arbeit, weil immer auch das Ventilspiel kontrolliert bzw. eingestellt werden musste.

Solche Gedanken gingen mir also zwischen dem GP von Deutschland und der Dutch TT, bei der Tyrell hinter den DKWs dritter wurde, durch den Kopf. Beim Ulster GP ereignete sich ein haarsträubender Zwischenfall, bei dem Charlie nur knapp einem bösen Sturz entging: Während des Rennens brach die Feder der Vorderradgabel und er konnte sich bis zur Box durchkämpfen, wo wir die Feder mit Draht und Wäscheleine notdürftig flickten. Danach setzte er das Rennen in beeindruckendem Stil fort und schaffte noch einen dritten Platz knapp hinter den Werks New Imperials von Ginger Wood und Bob Foster.

Realistisch betrachtet trugen die zahlreichen Erfolge von Privatfahrern viel mehr zur Popularität der Manxman bei als die Siege der Vierventiler. Für 1936 gab es beträchtliche Änderungen in der Konstruktion der 250er Motoren. Wie bereits erwähnt hatte Walter Handley's 1935er TT-Maschine einen Kopf mit zwei gegenüberliegenden Kerzengewinden. Die Idee dahinter war, im Training einen Leistungsvergleich mit links- beziehungsweise rechts liegender Kerze zu erhalten, denn es gab damals noch keinen Prüfstand in Tyseley. Ich hatte ja schon von dem Moment an, als ich den Kopf das erste Mal sah, den Verdacht gehabt, dass die Kanalführung von Einlass und Auslass nicht optimal zusammen passte und somit auch die Zündkerze ein sehr schweres Leben hatte.

Ich war mir sicher, dass eine Verlegung des Auslasskanals von der linken auf die rechte Seite eine bessere Verwirbelung der Ladung bewirken würde und nicht nur mithelfen könnte, die Kerze kühler zu halten, sondern auch die Effizienz der Verbrennung zu verbessern. Aber ohne einen rechtsportigen Kopf blieb mir nichts anderes übrig, als es zumindest mit einer anderen Kerzenposition zu versuchen - nicht gerade optimal, aber doch besser als gar kein Experiment. In all dem Trubel der ausgehenden 1935er Saison und der ersten Monate des neuen Jahres wurden solche Überlegungen aber vorerst beiseite gelegt. Danach konnte ich mich mit harter Überzeugungsarbeit schließlich doch noch durchsetzen. Tests in Donington hatten gezeigt, dass die alternative Kerzenposition besser war, wenn auch hauptsächlich für die Haltbarkeit der Kerze, als für eine messbare Leistungssteigerung. Trotzdem wurden rechtsportige Köpfe bei der Gießerei in Auftrag gegeben und mit ihnen zeigte sich bei Tests auf dem Prüfstand nun

auch ein kleiner aber doch brauchbare Anstieg der Spitzenleistung. Natürlich hatten viele der Maschinen, die 1936 bei Rennen starteten noch den alten linksportigen Kopf, aber die Modelle, die zum Beispiel speziell für den Manx GP gebaut und verkauft wurden, trugen schon den Neuen mit mehr Leistung und Zuverlässigkeit. All die Plazierungen hier aufzuzählen, die Manxman-Fahrer 1936 erzielten, würde den Rahmen sprengen, darum auch nur zwei Beispiele: Beim Clubman's Day in Brooklands gewann R.S. Simpson die Lightweightklasse und R.M. Board wurde Zweiter.

Die Motoren variierten in ihrer Leistung um höchstens 0,2 PS

Charlie Manders siegte beim North West 200 auf einem Vierventiler, doch die Rennberichte waren auch voll von Namen von Privatfahrern wie C.F. Brett, S.V. Smith, E.W. Corfield, H. Pinnington und anderen, die allesamt Excelsior fuhren. Kein Name tauchte aber 1936 so oft auf, wie der von Dennis Parkinson. Sein Start-Ziel-Sieg im nassen und windigen Manx GP war der krönende Abschluss dieser erfolgreichen Saison.

Bald nach dem Rennen tauchten von verschiedenen Seiten - und auch von Leuten, die es besser hätten wissen müssen - Gerüchte auf, Charlie hätte einen „Spezialmotor“ zur Verfügung gehabt und außerdem Werksunterstützung. Keine Spur! Es wurden 1936 genau 17 Stück 250er Rennmaschinen gebaut, und zwar die Nummern BRAR.100 bis BRAR.116 und, wie es bei uns üblich war, für drei Stunden eingelaufen, bevor die Leistung in mehreren Schritten bis hinauf zu 7300 U/min überprüft wurde. Ich halte die Testergebnisse in Händen während ich diese Zeilen schreibe und BRAR.108 (Dennis Parkinson's Maschine) schlug überhaupt nicht aus der Reihe. Sie erreichte 15 PS bei 4500 und steigerte sich bis 22,7 PS bei 7300 U/min. Bezeichnend für das Können und die Sorgfalt der Montageabteilung unter Tommy Wildeman ist die Tatsache, dass sich keiner der Motoren von einem anderen um mehr als 0,2 PS in der gemessenen Leistung unterschied. Trotzdem hielten sich die Geschichten von „Spezialmotoren“ hartnäckig und auch „Ginger“ Woods, der Anfang 1937 bei uns anfang und als eine seiner ersten Aufgaben den BRAR.108 Motor inspizieren und neu aufbauen sollte, zeigte sich erstaunt über dessen völlig serienmäßigen Zustand.

Ende 1936 hatten wir eine Menge zu tun in Tyseley, denn die hervorragenden Rennerfolge und die einsetzende Erholung von der Depression Anfang der 30er Jahre ließ die Verkaufszahlen nach oben schnellen, sehr zu Jack Wise' Zufriedenheit. Natürlich hatten Tommy Wildeman, Tyrell und ich nicht nur in der Rennabteilung zu tun, sondern waren hauptsächlich damit beschäftigt, die unzähligen Probleme zu lösen, die sich in einer so großen Firma Tag für Tag stellten. Unmittelbar nach der 1936er Messe fiel die Entscheidung für eine so genannte „Spezialversion“ der 82 x 94 500 ccm Manxman. Kein reinrassiges Rennmotorrad, aber eine straßentaugliche Supersportmaschine mit rechtsportigem Kopf aus Aluminiumbronze, dreifachen Ventildfedern und außen liegender Ölleitung zum Nockenwellentunnel. Ich will mich hier nicht über das 500er Modell auslassen, aber es ist doch erwähnenswert, dass der Prototyp eine Spitzenleistung von 36 PS bei 5500 U/min erreichte und mit einem flach liegenden Ginger Woods im Sattel 160 km/h schnell war.

Wir hatten Ginger Woods in Zusammenhang mit der Entwicklung des 500er Modells bei der Londoner Messe angeheuert und er war ab Jahresbeginn 1937 bei uns tätig. Mit seiner reichen Erfahrung als Rennfahrer sollte er neben Tyrell für das Werk Rennen bestreiten. Es war überhaupt unsere Absicht, ein Dreierteam zu bilden, das die Vierventiler in der 250er und 350er Klasse fahren sollte. Weil Theorie und Praxis aber meistens zwei Paar Schuhe sind, hatte ich mich den Winter über intensiv mit dem Verhalten der komplizierten Ventilsteuerung im Betrieb auseinander gesetzt. Das Ergebnis war, dass sich bei heißem Motor ein kleiner aber deutlicher Unterschied zwischen den Steuerzeiten und dem Öffnungsgrad des linken und des rechten Ventilpaares einstellte.

Nachdem ich die effektive Differenz ermittelt hatte, ging ich daran, die Ventile und Kanäle der linken Seite soweit zu vergrößern, dass der geringere Öffnungsgrad dadurch kompensiert wurde. Das Ergebnis war außerordentlich interessant: Es gab kaum merkbare Veränderungen bis etwa 6000 U/min, aber bei 6500 U/min stellte sich bereits eine Leistungssteigerung um 5 % ein, die bei 7000 U/min auf sage und schreibe 11 % anwuchs. Das Experiment war also ein Volltreffer!

Wie bereits erwähnt, hatte ich ein Jahr zuvor auch am Zweiventiler herumexperimentiert. Mit diesem 67 x 70,65 Motor hatte Tyrell zwei Rennen, im April und Mai in Donington gewonnen und Charlie Manders das TT Training bestritten. Nach dem Erscheinen der Vierventiler war das Motorrad mit der Motornummer BRREX.308 dann für den Rest des Jahres herumgestanden. Nachdem wir jetzt ohnehin 67 mm Rennkolben in den Vierventilern verbauten, konnte ich mit einigem Nachdruck durchsetzen, dass für 1937 auch die käuflichen Renner mit zwei Ventilen auf diese Maße umgestellt wurden. Zu meiner Erleichterung war schließlich jeder von Eric Walker abwärts einverstanden, obwohl die Sache mit einigem Mehraufwand verbunden war. Als Ergebnis hatten von nun an alle 250er Rennmaschinen - die FR11 Serie - den kürzeren Hub und einen rechtsportigen Kopf.

Zahlreiche Besitzer von Vorgängermodellen wollten diese von uns umrüsten lassen, was aber schwer möglich war. Die meisten konnten wir überzeugen, ihre alte Maschine zu verkaufen und sich eine neue anzuschaffen, denn es gab auch bei vielen anderen Details Verbesserungen gegenüber der alten Serie. Mit den FR11 Maschinen war ein Standard erreicht, der bis zum Krieg nur mehr unwesentlich verändert wurde. Die Erfolge von Privatfahrern wurden 1937 noch zahlreicher und die Motoren waren - teils in veränderten Fahrgestellen - bis in die späten Vierzigerjahre erfolgreich, und sogar in den Fünfzigern noch auf den Rennstrecken anzutreffen.