

Die AJS, ein Britbike-Urgestein

Die Spring Twin war ein Erfolgsmodell

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Archiv Roge (1)

Albert John Stevens, einer von fünf Söhnen des Eisen schmieds Joe S. aus dem Kohlebergbauggebiet Black Country bei Wolverhampton, war motorradverrückt und konstruierte 1897 einen Motorradmotor. Damit hatte er sofort großen Erfolg, und zahlreiche Motorradpro duzenten griffen in England auf das Produkt zurück. 1909 entschloss sich Jack S. selbstständig zu ma- chen und gründete mit drei seiner Brüder die Firma A. J. Stevens and Company Ltd. in Wolverhampton.



AJS Importeur Detlev Louis mit der Wettbewerbsausführung



Seltener Anblick in Zittau 1987, AJS 31 CSR und Modell 20

Buch

**DKW – Motorradport
1910 – 1939**



19,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info

Ihr erstes Modell kam 1911 unter der Bezeichnung AJS auf den Markt, die Buchstabenfolge wurde den Initialen von Albert John Stevens entnommen, da dies die gefälligste Bezeichnung der Namens Kürzel aller vier Brüder ergab. Bereits 1914 erzielte eine 350-cm³-Maschine den Klassensieg bei der Tourist Trophy. Mit einem Einzylindermotor ausgestattet, besiegte sie alle Zweizylinder. In der Folgezeit brachte die Firma viele Modelle auf die Rennstrecken und in hoher technischer Vielfalt Serienmodelle auf den Markt. Die Vielfalt brachte als Begleitscheinung die Wirtschaftlichkeit der Firma gegen Ende der 20er-Jahre zum Straucheln. Um das Unternehmen zu sanieren, kam

es 1931 zum Verkauf an die Firma Matchless. Die gesamte Produktion wurde nach London in die Plumstead Road verlegt. Die Brüder Harry und Charles Collier traten nach der Jahrhundertwende in die Firma Matchless ihres Vaters ein, die motorradportlich ambitionierten Brüder entwickelten 1905 erfolgreich eine Zweizylindermaschine mit modernsten Parametern. Sie gehörten zu den Begründern der 1907 ins Leben gerufenen Tourist Trophy und feierten da selbst von Beginn an als Rennfahrer bemerkenswerte Erfolge.

Es folgten weitere Fusionen, später benannte sich Matchless in Associated Motorcycles um. Unter dem Kürzel AMC ist der Zusammenschluss heute noch ein Be-

griff. Selbst Norton wurde 1962 von AMC „geschluckt“, trotzdem endete die AMC-Ära 1966 nach Konkurs, und es wurde die Norton Villiers Limited gebildet.

Zurück zu AJS-Matchless. Unter beiden Firmenbezeichnungen entstanden unterschiedliche, aber auch gleichgeartete Entwicklungen. Für immer in den Motorradannalen verzeichnet bleiben wird die berühmte „Kettel“. Besonders aber das legendäre „Stachelschwein“ (Porcupine), jene Zweizylinder mit 500 cm³ Hubraum, mit welcher Leslie Graham 1949 die erste Weltmeisterschaft überhaupt und für AJS den einzigen WM-Titel erkämpfte. Ursprünglich war die Rennmaschine mit Kompressor konzipiert, aufgrund des Reg-



Die Spring Twin Modell 20 von 1954, allerdings vom Besitzer leicht modernisiert

lements durften 1949 diese nicht mehr bei der WM genutzt werden. Etwa zeitgleich entstand die 350-cm³-AJS 7R, eher bekannt unter dem Begriff „Boy Racer“. Sie war praktisch die moderne Kettel. Die 7R war über viele Jahre für Privatfahrer das beste Modell auf dem internationalen Markt. Bill Nilsson, ein schwedischer Motocross-Fahrer erkannte das Potenzial des Motors der 7R und vergrößerte den Hubraum auf 500 cm³, um damit Weltmeister zu werden. Daraufhin entwickelte man bei Matchless aus der 7R die

de und die CSR (Competitions Sports Road) für die Straße angeboten. Bei Matchless lautete die Nomenklatur für die Singles G3 (350 cm³) und G80 (500 cm³), bei AJS 16 und 18. Die Twins mit 500 cm³ wurden als G9 „Super Clubman“ bei Matchless und Modell 20 bei AJS an den Kunden gebracht, das Pendant zur 31 von AJS war die G12. Bei Betrachtung der 500er-Rennmaschine Matchless G45 ist eindeutig die Herkunft des Motors in der „Super Clubman“ bzw. beim Modell 20 zu erkennen.



Die größere Schwester AJS 31 CSR

Matchless G50 als Einzylinder Production Racer erfolgreich. In der Serie wurden, unter beiden Firmenbezeichnungen, technisch identische Modelle, egal ob Singles oder Twins als Standard- bzw.

1948 erfolgte auf der Earls Court Show in London die Präsentation des von Chefkonstrukteur Phil Walker entwickelten Twins, 1949 waren die Modelle auf dem Markt erhältlich. Auf den ersten Blick nahm man an, den typisch englischen Parallel-Twin zu erkennen. Dem war nicht so, der Hubversatz war deutlich. Das herausragendste Merkmal war der „vollgelagerte“ Kurbeltrieb, erstmalig bei einem britischen Big Twin mit Dreifach-Lagerung so bezeichnet.



Aus dem gleichen Haus die Matchless G11, wie AJS 30

de Luxe-Versionen angeboten. Zusätzlich wurden die CS (Competitions Sports) für das Gelän-

Ob nun die Variante der Kurbelwellenlagerung mit dem großen Mittelschild das Non-Plus-UL-

tra war, sei dahingestellt. Es gibt auch Meinungen, dass eben gerade dadurch eine Vielzahl der berüchtigten Kurbelwellenbrüche entstanden sein könnten. In den folgenden Jahren gab es viele Modifikationen und Modernisierungen, bis letztendlich 1969 das letzte Stück in den USA verkauft wurde.

In die Bundesrepublik importierte Detlev Louis die englischen Exoten. Nach Recherchen eines renommierten Fachjournalisten soll die Anzahl der AJS Modell 20 knapp bei 30 Stück gelegen haben. Wer anders als „Klacks“ könnte die Tests mit der Maschine besser beschrieben haben. O-Ton: „Die AJS wirkt gedrun-gen und massig; man hatte bei 30 PS nach dem Hochbeschleunigen im 2. Gang schon den alles überdeckenden Eindruck – au Backe, ganz was Schnelles!“ usw. ... „Als ich in Hamburg im Frühjahr 1954 die Maschine abholte, galt mein erster Blick dem Lenkungsdämpfer. So hatte ich es in Erinne-

Bremsen entsprachen denen der übrigen AJS-Modelle, alle im Baukastensystem gefertigt. Detlev Louis machte sich eigens für den Test die Mühe, die Bremsen seiner Wettbewerbsmaschine

„... MAN HAT DEN EINDRUCK, VOR EINEM ECHTEN BROCKEN ZU STEHEN ...“

einzubauen, es gab keinen Anlass zur Kritik.“ Es sollte aber auch betont werden, dass gerade bei der großen Auswahl an britischen Zweizylindern der Motor dieser Kreation wohl optisch einen Schönheitspreis verdient hätte. Es kam vor, dass sich so eine Exotin auch in die DDR verirrte, und darüber wird der Leser in einem der nächsten Berichte informiert. Im nächsten Report wollen wir uns der WIMA, der Weltorganisation der motorradfahrenden Frauen widmen.



Die Rennausführung Matchless G45, E. Hiller Sachsenring 1957

rung, aber sie hatte gar keinen. Nach leisem Drücken auf den Lenker und dem dazugehörigen Einsinken der Gabel und nach dem Ansprechen der hinteren Federbeine schaltete ich auf Schwänzelbock und war froh, dass Detlev Louis statt der üblichen englischen Dunlop den deutschen Universal montiert hatte. Die ersten Kilometer verliefen etwas vorsichtig in Erwartung etwas Furchtbarem. Nach langem Mutzusammenkratzen war ich dann soweit, ein Lenkerpendeln anzustoßen – der Lenker pendelte zwar, aber es passierte nichts. Das Selbstvertrauen war da, und die Maschine konnte frei von Angst laufen. Heraus kam dabei ein Schnitt von 84 km/h für die Strecke Hamburg – Stuttgart ohne einen Kilometer Autobahn ... Die

NEU im Shop
Buch
AWO – Die Geschichte einer Legende

34,- Euro
 Bestellung unter
 www.top-speed.info