

Matchless und AMC im Rennsport –

unvergessen die G45 und die G50 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Jürgen Kießlich (Archiv, 1), D. Augustin (1)



Henry Herbert Collier gründete 1878 in Plumstead eine Fabrik, um dort Fahrräder mit der Bezeichnung Matchless zu produzieren. Unter dem Namen „Collier & Sons“ entwickelten und fertigten die Söhne ab 1899 Motorräder und vertrieben diese ab 1901; zu gleicher Zeit gab Sohn Charlie sein Debut als Rennfahrer. Zwei Söhne des Chefs, Charlie und Harry, fuhren gern Rennen und errangen zwischen 1907 und 1910 auf der Isle of Man zur TT beachtliche Siege mit ihren eigenen Produkten. Wenig später, ab 1912, entwickelten sie auch selbst Motoren und verkauften diese erfolgreich an weitere Firmen, die damit eigene Fahrgestelle bestückten. Es war die Zeit der Motorrad Konfektionäre, wie es auch in Deutschland sehr verbreitet praktiziert wurde.



Matchless G45

Matchless kreiert. Schwinge mit Hinterradfederung, vorn Telegabel, Doppelsitzbank und relativ viel Chrom zeichneten die Modellserie aus. Mehr Federungskomfort versprach man sich 1951 mit der Umrüstung auf die sogenannten „Jampots“ (Federbeine als Marmeladentöpfe bezeichnet). Ab 1952 wurde die Serie mit einem Burman Getriebe ausgestattet. Die G11 mit dem 600er Twin sorgte 1956 ebenso wie ab 1958 die G12 und AJS 31 CSR für Aufsehen. Die Krönung folgte 1968 mit der G15 CSR, mit einem 750-cm³-Motor, ein wahres und rares Luxusmodell zum Abschluss einer interessanten Firmengeschichte. Wenn man so will, ist dieses seltene Modell, es wurden nur etwa 500 Stück gefertigt, ein Zwitter von Matchless – AMC und Norton. Der Motor stammt von der Norton Atlas und

Ende der zwanziger Jahre, als es bei AJS zu kriseln begann, wurde die Firma zu Matchless an die Brüder Harry und Charlie Collier veräußert. 1931 übernahm „Matchless“ die Firma endgültig und wechselte das Tankemblem auf das große „M“ um. 1937 wurde schließlich der Firmenverbund von AMC (Associated Motor Cycles) und Norton-Villiers vereint. Hier führten die Collier Brüder ihre Marken Matchless, Sunbeam und AJS zusammen. Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen die Markenrechte an BSA, letztlich kam 1953 noch Norton zu dem Firmenbund. Zu Beginn der Fertigung wurden Einbaumotoren der Firma JAP

verwendet. 1914 kam als bemerkenswertes Modell die „Alldays“ Matchless mit 557 cm³ Hubvolumen auf den Markt. 1921 folgte die bekannte 1000 H1 und 1927 die T3 mit Satteltank und 500 cm³ Hubraum. Nach vielen Varianten, auch Automobilen und Threewheelern erreichte 1948 der erste Parallel Twin G9 Bewunderung. Ebenso wie die AJS Schwester „Modell 20“ gehörten diese Motorvariationen zu den schönsten Brit Bikes. Wie so viele bekannte Modelle erblickten zur Earls Court Show in London diese beiden Exotinnen das Licht der Welt, damit wurden auch die Namen „Spring Twin“ für die AJS, sowie „Clubman“ für die



Matchless G45, Ernst Hiller, 1957 Sachsenring

das Fahrgestell ist das typische Einheitsfahrgestell mit Doppelrohrführung von AJS – Matchless. Die lange Reihe der hochinteressanten Singles beider Marken benötigten ein extra Kapitel zur Vorstellung, besonders auch wegen ihrer Vielfalt im Einsatz beim Trial und Motocross.

Bis 1963 liefen die parallel produzierten Modelle von AJS und Matchless unter verschiedenen Bezeichnungen. 1969 wurde die Produktion in Plumstead total beendet und die Tore 1971 endgültig geschlossen.

Hier soll aber mehr die rennsportliche Seite dieser berühmten Traditionsmarke beleuchtet werden, ganz speziell die 500er-Maschinen G45 und G50.

Robin Sherry setzte 1951 den 500er Twin der G9 mit Alu-Zylinderkopf (Schwester der AJS Sprint Twin Mod. 20) in ein Boy Racer Fahrwerk ein und startete damit beim Manx GP. Daraufhin wurde eine Super Clubman als Rennversion entwickelt. Nach diesen Versuchen kündigte man 1953 bei Matchless die Entwicklung und den Bau einer begrenzten Anzahl von Productions Racern an. Das war die offizielle Geburtsstunde der G45. Zu dieser Zeit war das ein großer Erfolg für Privatfahrer, die Anzahl der „Clubmanraces“ im Vereinigten Königreich war aufgrund der zahlreichen Rennstrecken sehr groß, man konnte an manchen Wochenenden bei mehreren Rennen starten.

Die G45 wurde für die Zeit ihrer Produktion von 1952 bis 1957 als unübertrefflich bezeichnet, evtl. war das doch etwas hochtrabend gegriffen. Der luftgekühlte Quer-Parallel-Twin in Pre Unit Bauweise hatte ein Bohrung/Hubverhältnis von 66/72,8 und dementsprechend einen Hubraum von 498 cm³. Jeder Zylinder war separat mit einem Amal GP Vergaser bestückt. Die Leistung betrug 50 PS bei 7000/min, je nach Übersetzung konnten 210 km/h erreicht werden, bei angenehmen 145 kg Leergewicht. Das Burman Getriebe wurde primärseitig mit Kette angetrieben. Der moderne Doppelschleifenrahmen war vorn mit einer AMC Teledraulic und hinten mit ein Paar Dowty Oleomatic ausgerüstet. Die zu dieser Zeit gebräuchlichen Konus-Naben der Britbikes für die Räder wurden auch hier verwendet.



Matchless G50 in ihrer kompakten Schönheit

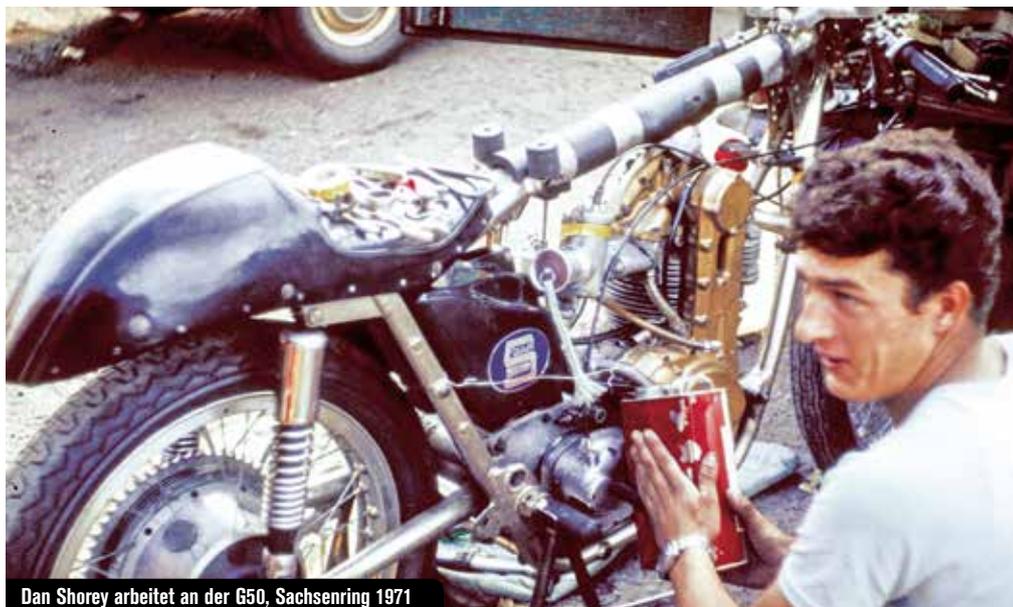
Allein im Jahr 1953 waren bei der Senior TT 14 Fahrer auf den Matchless Twins am Start, darunter auch Arthur Wheeler und Bob McIntyre. Leider scheiterten die meisten Fahrer, nicht nur auf der TT, an der Unzuverlässigkeit des Triebwerkes.

Wesentlich erfolgreicher war dagegen das Modell G50. Ganz einfach gesagt war sie die größere Schwester der 7R Boy Racer, schließlich kamen ja beide Modelle aus dem gleichen „Stall“ AMC. Unter Matchless wurde die ASJ im Hubraum auf 500 cm³ aufgestockt, der prinzipielle Aufbau, überhaupt das gesamte optische Finish, nicht nur des Motors, war fast identisch. Ob im Solobetrieb oder im Gespann, ob Straße oder Gelände, eben speziell modifiziert, wurde das Modell zu vielen Erfolgen gefahren, egal ob von Werks- oder Privatfahrern. Aber auch bekannte Tuner-Experten außerhalb der Firmengruppe AMC versuchten sich mit dem Motor in eigens entwickelten Fahrgestellen Colin Jordan Seeley, Tom Arter und die Gebrüder Rickman nicht zu vergessen, trugen erheblich zur Berühmtheit der Rennmaschinen bei. Der Konstrukteur Phil Walker stand in Diensten von AJS und er war der maßgebliche Mann bei der Entstehung der Boy Racer. Seine Ablösung bei der Weiterführung der Entwicklung und Überleitung für das Projekt G50 bei Matchless war Jack Williams, der legendäre Entwicklungsingenieur bei AMC, dessen Sohn der später erfolgreiche Rennfahrer Peter Williams war

und auch auf der Arter-G50 erhebliche Prioritäten setzte. 1969 belegte P. Williams auf der G50 im GP der Niederlande den zweiten Platz hinter Agostini, ebenso beim GP von Deutschland in Hockenheim, noch 1973 erkämpfte er hinter Jack Findlay bei der Senior TT den zweiten Platz, neben weiteren

namhaften Platzierungen. Viele bekannte Rennfahrer errangen auf der Maschine reihenweise Erfolge von 1960 bis 1974 allein in der WM-Tabelle. So A. Shepherd als Vizeweltmeister 1962 und 63, M. Duff, J. Findlay 3. der WM 1966 und 68, Ph. Read, D. Woodman, J. Hartle 3. der WM 1967, P. Driver, F. Stevens,

14 MX GP T'Thal



rungelemente. Das Vorderrad verfügt über eine Duplex-Konus-Nabe und das Hinterrad verzögert analog eine Simplex-Ausführung. Erhebliche Abweichungen gibt es bei den „Nachbauern“ konstruktionsbedingt. Der Zylinder der 7R wurde von 81 mm Bohrung auf 90 mm erweitert und der Hub mit 78 mm beibehalten, als Kurzhuber für die 498 cm³. Die Motorsteuerung ohne wurde bewährt und prinzipiell von der „Kleinen“ über Kette im goldfarbenen Gehäuse übernommen und auch die beiden Ventile wurden als ausreichend ebenso konzipiert. Ein Amal-GP2-Rennvergaser sorgte für ausreichende Beatmung, dazu ein bewährter Lucas Rennmagnet für genügend Zündfreudigkeit. Die Motorleistung wird mit 51 PS

Dan Shorey arbeitet an der G50, Sachsenring 1971

G. Marsovsky, S. Graham und ... und. Auch im deutschsprachigen Raum wurde die G50 häufig eingesetzt, Ernst Hiller errang mehrmals die Deutsche Meisterschaft, die Österreicher Auer, Bergold, Fassel und weitere Fahrer kamen auf der Maschine zu Ehren. Die heutige Legende, so kann man die Maschine ohne Überreibung bezeichnen, wurde zehn

Jahre nach der Indienstellung der Boy Racer im Jahre 1958 geboren. Bereits vier Jahre später wurde sie gemeinsam mit der kleinen Schwester 1962 aus der Produktion genommen. Der ungekrönte König des historischen Rennsports, der Ami Dave Roper, siegte noch 1984 in der Senior TT bei den „Classic Race“ unangefochten.



Tommy Rob auf der Seeley G50, Sachsenring 1970

2017 GERMAN FIM SPEEDWAY GRAND PRIX™

SAMSTAG, 9. SEPTEMBER | BERGRING ARENA | TETEROW
KARTEN: SPEEDWAYGP.COM

SICHERN SIE SICH BIS ZUM 28 FEBRUAR ÜBER 40% RABATT!*
TICKETS AB €25**

* DER RABATT BEZIEHT SICH AUF EINE STUHLPLATZKARTE / ERWACHSENEN AM BEISPIEL, DAS ANGEBOT ERHÖHT AM 28.02.17 UM 25% UND WECH. SOWASSELN ALLE GEMEINSAM GESCHAFTSBEZÜGLICHEN GÜLTEN. DETAILS WECHSELN UNTER WWW.SPEEDWAYGP.COM. AUF STELLPLÄTZCHEN WIRD KEINERLEI ANWÄNDUNG IN VERBUNDENEN TICKETS UNTERBLAUBEN ERHÖHT VERBUNDENEN ANWÄNDUNG ANHANGS VOM DEM GEBUCHTEN TICKET.
 **BEZIEHT SICH AUF EINE STUHLPLATZKARTE / ERWACHSENEN

SPEEDWAYGP

SGP MONSTER ENERGY Mitas

STADTWERKE

Das Fahrgestell der originalen G50 entspricht in etwa prinzipiell dem der Boy Racer. Ein relativ stabiles Zentralrohr für den Oberzug und die bekannte Doppelschleife nach unten und hinten als Hauptteile des Rahmens. Die übliche Telegabel aus dem Rennset von AMC und hinten Girlings als Fede-

bei 7200 U/min angegeben. Somit werden die etwa 150 kg Masse auf 210 km/h beschleunigt. Insgesamt sollen nur 180 Stück der Rarität gefertigt worden sein. 1966 erwarb Colin Seeley die Produktionsrechte für Ersatzteile der 7R, G50 und auch für die Norton Manx.



Hans Haldemann (1950, 3. WM Cs) mit Matchless G50, Most 1984