

# Excelsior Manxman Special 500 – ein Brit Bike Promi

Teil 1 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (7), Archiv (1), Dietmar Augustin (1)



Neben dem oben genannten Modell soll auch ein kurzer Abriss über die Firmengeschichte Excelsior beleuchtet werden. Berechtigt bezeichnet man United King Town als „DIE“ Motorradinsel, denn die Vielzahl von bemerkenswerten Motorradfirmen,

auch besonders im Motorradrennsport, ist enorm. Global existieren unzählige Clubs und Interessengemeinschaften, um dieses britische Kulturgut zu wahren und zu pflegen. Aus dem riesigen, genannten Komplex, kann aus Platzgründen nur ein kleiner Teil dieser Firmen mit ihren Modellen, Konstrukteuren und Technikern, natürlich auch der herausragenden Fahrer als Beispiel, bemerkt werden.

Um gleich in der oberen Region zu beginnen, sollte Norton mit den Modellen „Manx“, insbesondere das Modell „M 30“ genannt werden, wer das Glück hat noch so ein Exemplar zu erhalten und dazu das „notwenige Kleingeld“ besitzt, wird es wohlbehütet pflegen. Als Matchless und AJS in den Verbund AMC aufgenommen wurden, sollten die Modelle Matchless G 45 und G 50 in der oberen Liga aufgereiht werden, dabei darf auf keinen Fall die AJS „Boy Racer“ unerwähnt bleiben. Auch BSA ging später bei AMC die „Ehe“ ein und glänzte dort mit der legendären „Gold Star“. Bei Velocette mit den Reihen „KSS“ und „KTT“ gibt es auch sehr bemerkenswerte Exemplare.

Royal Enfield war im Rennsport nicht so erfolgreich, aber mit den Modell Bezeichnungen „Constellation“ und „Meteor“ liegen auch diese bei Sammlern gut im Kurs. Das Modell „Ulster“ von Rudge mit dem Vierventil Bronzekopf darf nicht unerwähnt bleiben. Geht man in die oberste Kategorie bei den Traumobjekten sollte man bei H.R.C., später „Vincent“ ganz oben angesiedelt sein, wer da gar von einer „Black Lightning“ träumen sollte wird mit Sicherheit kaum geweckt, unerreichbar, wenn evtl. doch einmal dann im sechsstelligen Bereich bei „Vitamin B“. Nicht anders liegen die Karten bei der Suche einer „Brough Superior“ SS 100 und wenn als Vorbesitzer Lawrence von Arabien in den Papieren steht, ganz einfach unbezahlbar. Hiermit sollte der kurze Ausflug in das Reich der edlen Produkte beendet sein.

Wir wollen uns der britischen Marke „Excelsior“ zuwenden, denn auch hier gibt es sie, die „Brit Bike Promis“ zum Hören, Sehen und zum Anfassen von einem Modell des Öfteren beim Lückendorfer Bergrennen, sowie beim benachbarten „Dreieckkurs“.

Aber bitte mit Vorsicht betrachten, falls man ein Motorrad mit der Aufschrift „Excelsior“ betrachtet, wie Insider wissen, da gibt es drei verschiedene Firmen wo diese gefertigt wurden, erste Klasse ist natürlich England, nicht weit davon in Deutschland, genauer in Brandenburg a. d. Havel ist die zweite Firma angesiedelt und die Nr.3 in USA.

Um das Kind nun beim Namen zu nennen, es geht um die, man darf schon sagen, legendäre „Excelsior Manxman Spezial 500“ im Besitz eines Sammlers mit goldenen Händen aus der Oberlausitz. Eine kleine Zusatzbemerkung zu den goldenen Händen, nicht mit dem Geld welches er dazwischen hält, sondern betreff seiner hervorragenden handwerklichen Fähigkeiten.

1874 wurden in Coventry von der Firma Bayliss, Thomas und Co, Fahrräder hergestellt und unter den Namen „Excelsior“ und „Eureka“ auf den Markt gebracht. 1896 war es die erste britische Firma welche eigene Motorräder herstellte und unter mehreren Standortwechseln wurden sie in Birmingham in der Kings Road ansässig und firmierten unter der Bezeichnung „Excelsior Motor Co“. Die Motorräder wurden mit Einbaumotoren von Minerva, De Dion und MMC bestückt. 1914 brachten sie eine Zweizylindermaschine mit JAP Motor auf den Markt. Einen großen Auftrag erwarb die Firma von der russischen Regierung, dieser wurde durch die Oktoberrevolution 1917 abrupt beendet und die Firma hatte großen Produktionsüberschuss. Nach dem 1. Weltkrieg übernahmen Reginald Walker und Sohn aus Tyseley die Firma, sie hatten 1919 unter der Bezeichnung „Monarch“ bereits Motorräder an die Kunden gebracht. Die Firma wurde erneut unter dem Namen „Excelsior Motor Company Ltd.“ registriert und in Birmingham an Francis Barnett verkauft. Sie produzierten verschiedene Modelle



Brit Bike Promis, v.l. Clemens Fritsch auf Triumph Grand Prix 500 von 1946 und Jürgen Klaus auf Excelsior Manxman 500 Spezial von 1939



Jürgen Klaus während dem Start



Excelsior JAP 350 ccm Modell A 11 von 1931



Excelsior Made in USA



Eine deutsche Excelsior JAP Mod. 20

von 98 ccm bis 1.000 ccm, auch eine 850 ccm mit Condor Motor. Um ganz sicher zu gehen betitelten sie ihre Produkte „British Excelsior“. Zu dieser Zeit begannen auch die motorsportlichen Ambitionen der Firmeninhaber im Straßenrennsport. Seine Tuningfolge an den JAP Motoren zeigten Wirkung, viele Fahrer, auch internationale, fuhren zu beachtenswerten Erfolgen.

1928 beim Großen Preis der Schweiz in Genf holte sich der Brite Crabtree in der Seitenwagenklasse bis 350 ccm den EM Titel auf der Excelsior –JAP. Auf der TT 1929 lautet in der Lightweight der Name des Siegers sensationell Crabtree auf Excelsior. In Spa fuhr 1930 E. Fernihough zur Europameisterschaft zum Vize-titel der Klasse 175 ccm, in der Klasse bis 250 ccm siegte S. A. Crabtree auf der Excelsior. Einen weiteren EM Titel errang im Großen Preis von Frankreich in Monthlery 1931 bis 175 ccm E. Fernihough.

Eric Walker experimentierte bereits seit geraumer Zeit als Techniker an der Entwicklung eines eigenen ohc – Motors mit Königswelle, leider fehlte beim Motorenlieferant Blackburn in Great Bookham die Unterstützung für das Projekt. Alan W. Bruce, ein bekannter Weltrekordler und Rennfahrer aus Australien, kaufte bei Eric Walker Fahrgestelle für seine selbstgetunten Motoren.



Klassiker am Start unter sich



TT 1933 Sid Gleave siegte in der Lightweight