

# Excelsior Manxman Special 500 – ein Brit Bike Promi | Teil 2

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Jürgen Kießlich Archiv (3), Dietmar Augustin (1)



In England ergaben sich für ihn der Kontakt zu den bekannten Rennfahrern Ernie Nott und Wal Handley sowie dem Rudge-Teammanager Graham W. Walker, dem „Grand old Man“, und in der Folge engere Verbindungen zum Excelsior-Chef. Als Bruce mehrere Fahrgestelle für seine TT-Maschinen erwarb, wurde der Chef aufmerksam und bot diesem eine Anstellung als Techniker und Rennmanager seines Firmenteam an. Als ihr erstes Werk konnte 1933 zur Lightweight der Einzylinder Vierventiler als Prototyp auf der Man sein Debüt begeben, und was für eins, unter dem Fahrer Sid Gleave gab es einen sensationellen Sieg, Crabtree errang den 5. Platz. Zweite Plätze in Frankreich sowie beim Großen Preis von Europa in Schweden rundeten diesen Erfolg ab.

Im Ergebnis wurde im Dezember 1934 erstmalig ein Motor von HJ Hatch und Eric Walker von der Excelsior Motor Company in Tyseley, Birmingham, entworfen und gebaut sowie auf dem Prüfstand zum Leben erweckt. Das sollte wohl auch die Geburtsstunde der später als „Excelsior Manxman“ betitelten Maschinen sein. Die Fachwelt nannte den Motor ein „mechanische Wunderwerk“, der komplizierte Aufbau sollte als Prototyp in Serie gehen.

Nach dem tödlichen Unfall von Sid Crabtree verkündete Firmenchef Eric Walker nach der 1934er TT den offiziellen Rücktritt vom Rennsport werkssseitig an.



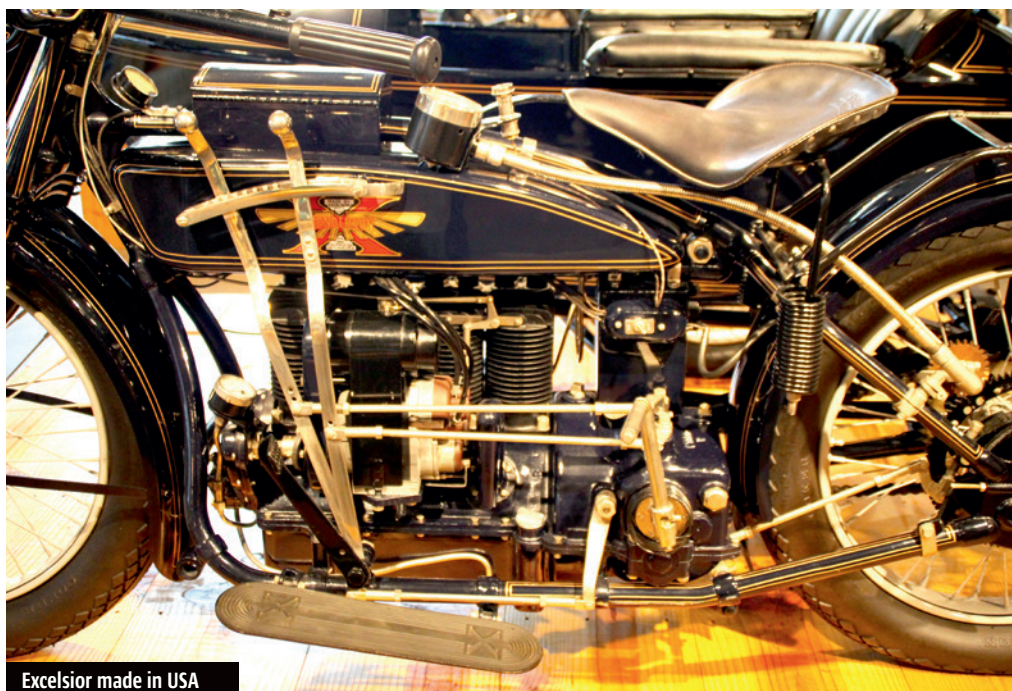
Charlie Manders auf der „Mechanikal Marvel“ am Sachsenring

Auf Drängen von Mobiloel, mit diesem Syndikat stellte Alan Bruce den Kontakt her, kam der Wunsch auf, dem amtierenden irischen Meister Ch. Manders für den Rennauftakt 1935 in Hannover eine der neuen, aber noch nicht fertigen Maschinen zu übergeben. Und so geschah es; unter der Maschinennummer „BR 101“ stand er am Start und erreichte den 4. Platz, wenig später siegte er in Irland bei „North West 200“. Im Herbst 1935 erfolgte von

Blackburne die Ankündigung, die Motorenfertigung einzustellen. Walker wurde mit dem Direktorium einig, zu günstigen Bedingungen die notwendigen Produktionsanlagen, einschließlich Prüfstände und noch vorhandene Motoren, zu übernehmen. Letztendlich konnte im Februar 1936 bei Excelsior im eigenen Werk die Motorenfertigung beginnen. Alan Bruce konnte sich nun seinen eigenen Vorstellungen für die Fertigstellung seines

„Manxman“-Motors widmen. Neben weiteren Technikern war ein absoluter Neuzugang der erfahrene Experte und Rennfahrer Tyrell-Smith. Es ging nicht mehr um die Weiterentwicklung der vorhandenen Basis, denn das Projekt „Manxman“ wurde total neu aufgebaut.

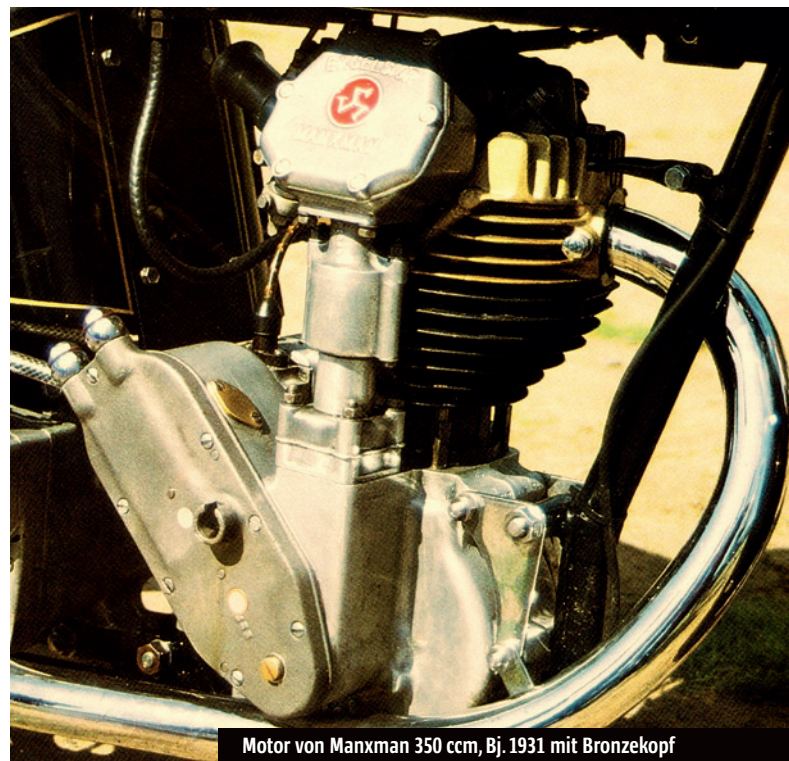
1936 erregte die Neuheit „Mechanikal Marvel“, wie sie spöttisch genannt wurde, mit der Königswelle, dem radialen Vierventilkopf aus Bronze sowie den beiden Bowden-TT-Vergasern erhebliches Aufsehen. Bereits beim Osterrennen im Donington Park stand H.G. Tyrell-Smith zur ersten Probe am Start und holte zum Einstand den ersten Sieg für die Firma. Pünktlich zur TT-Woche 1936 waren die neuen Motoren fertig. Tyrell-Smith fuhr nach sieben Runden, gleich 4.325 Kilometer, als Zweiter in der Lightweight hinter Bob Foster auf New Imperial über die Ziellinie. Beim Großen Preis von Europa 1936 auf dem Sachsenring siegte in der Klasse bis 250 ccm H. G. Tyrell-Smith aus Irland auf Excelsior. 23 Fahrer standen am Start, als Sieger wurde eigentlich Tenni auf der Moto Guzzi getippt. Am



Excelsior made in USA



Excelsior JAP Sport 350 ccm A 11, Bj. 1931



Motor von Manxman 350 ccm, Bj. 1931 mit Bronzekopf

Start setzten sich sofort Geiss und Kluge mit den DKW's an die Spitze. Danach kamen Omoboni Tenni und der nächste Italiener, Aldrighetti mit der Benelli, gefolgt von Hans Winkler, Simo auf Terror-JAP und Alberti, Rudgefaher Port, Pigorini-Benelli und Tyrell-Smith mit der Excelsior. Kluge musste wenige Runden später schon unterwegs reparieren, Geiss hielt die Spitze vor Tenni. Ausfälle gab es reihenweise, Klopfer und Häusler hatten Maschinenschäden, Aldrighetti und Manders gaben am Depot auf. Ab Runde 10 bekam auch Geiss Probleme mit der Maschine, das Getriebe begann zu streiken und Tenni ging in Führung. Die Ausfälle gingen weiter, der Spanier Flores beendete das Rennen, wenig später auch Geiss. Dann war sogar die Guzzi von Tenni aus dem Rennen, auch Pigorinis Guzzi ging out. Jetzt führte Alberti mit der Benelli vor Tyrell-Smith mit der Excelsior, und Kluge hatte es trotz der Reparatur wieder auf den 3. Platz geschafft. Platz 4 nahm Port ein, Platz 5 der älteste aller Starter, Goor auf Benelli. Auch Alberti ging noch aus dem Rennen und Tyrell-Smith ge-

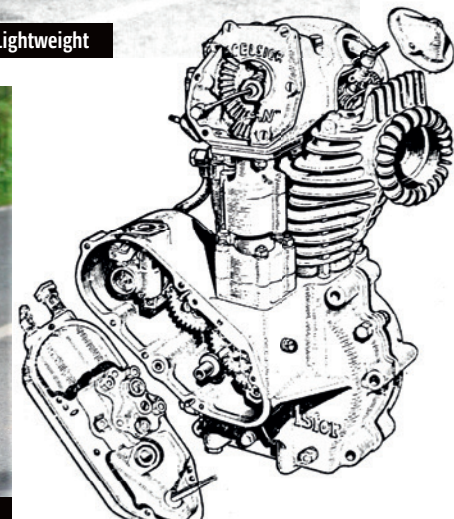
lang es, das Rennen als Sieger zu beenden. Obwohl er nicht sehr schnell unterwegs war, gelang es ihm trotzdem, außer Ewald Kluge, den Zweitplatzierten, das restliche Feld zu überrunden. Auf dem 3. Platz fuhr der Deutsche Port, auf dem 4. der Belgier Goor, auf Platz 5 Marschall und als letzter der Belgier Dickwell durchs Ziel. Werksfahrer Ginger Woods wiederholte zur TT 1937 und 1938 das Kunststück auf der „Vierventiligen 250er“ Manxman, zwei Mal Platz 2 zu erkämpfen. Um es abzurunden, belegte Tyrell-Smith 1939 noch einen 3. Platz ebenda. Beim Manx Grand Prix fuhr 1935 und 1938 Denis Parkinson jeweils zum Sieg in der Lightweight. Das Urteil über den Prototyp „Mechanikal Marvel“ lautete: für die Massenproduktion zu kompliziert! Und so entwickelte das Team eine einfachere Konfiguration mit zwei Ventilen und einer obenliegenden Nockenwelle in den Hubräumen 250, 350 und 500 cm<sup>3</sup>, die alle als Manxman vermarktet wurden und das Isle of Man-Emblem auf dem Motorgehäuse am Zylinderkopf aus Bronze trugen.



TT 1936, Thyrell Smith am Start zur Lightweight



Jürgen Klaus, Kurve König-Johann-Quelle, Lückendorf



Excelsior Manxman 250 ccm von 1938