

# Excelsior Manxman Special 500 – ein Brit Bike Promi | Teil 3

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (7), Archiv Jürgen Kießlich (2)



Die Nachfrage war groß. Obwohl die Fahrer die Maschine als schwer fahrbar empfanden, waren diese gut zu warten und auch sehr zuverlässig. Es wurden Stra-

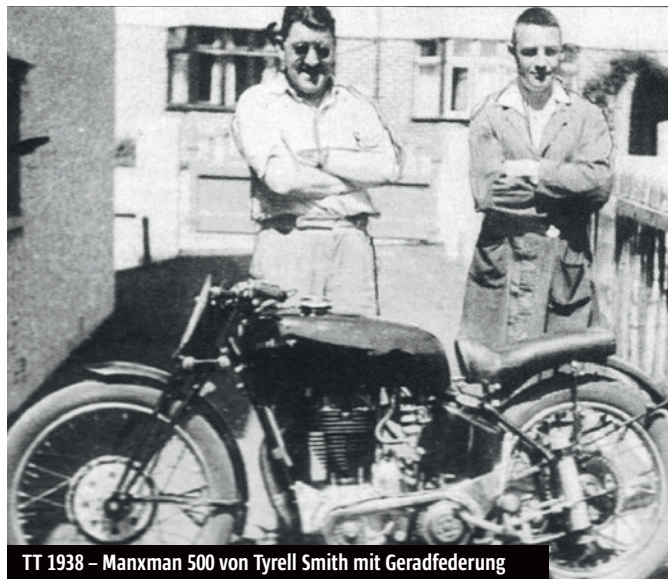
ßen- und Rennversionen produziert, die 500-ccm-Maschine kam als Super Sport auf den Markt, die mit einem Bronzekopf, eng übersetzten Gängen und einem schnell abnehmbaren Beleuchtungssystem ausgestattet war. Für 1939 wurden Haarnadel-Ventilfedern in die Baureihe übernommen, bei den Rennvarianten war das Getriebe direkt am Kurbelgehäuse montiert, wobei die Kraft vom Kurbelwellenritzel über einen Duplex-Primärtrieb auf das Getriebe übertragen erfolgte. Somit wurden die Manxman zur bevorzugten Wahl für Privatfahrer, welche viele Siege errangen, bis der Zweite Weltkrieg sie daran hinderte Rennen zu fahren.

1937 wurde das Motorenkonzept für die 250-ccm, 350-ccm-Motoren nochmals überarbeitet, der Hub wurde verkürzt und der Zylinderkopf aus einer Aluminiumlegierung gefertigt sowie ein veränderter Auslasskanal gewählt. Bei beiden Varianten war der Hub gleich mit 79 mm und die Bohrung mit 63, bzw. 76 mm angegeben, was für die 250er zum Langhuber tendierte. An 17 Privatfahrer konnten die neuen Modelle verkauft werden. Gewaltig hörten sich die Ergebnislisten an, beim Manx Grand Prix 1937 lautete der Einlauf in der ¼-Liter-Wertung: Plätze 2 bis 7 nur von Fahrern der Excelsior Manxman belegt. Tyrell Smith

startete bei den Six Days auf einer 500-ccm-Excelsior Manxman und errang eine Goldmedaille. In einer Auflistung von Erfolgen mit den Manxman-Maschinen bei den schottischen Traditionrennen waren über Jahre regelmäßig Siege, ebenso in Australien, Südafrika, Uruguay, Lettland und Polen zu verzeichnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden aus den unterschiedlichsten „Kanälen“ Fragmente und desolate Maschinen gesucht und gefunden. Somit begann das Aufbereiten für kleine Neustarts von Privatfahrern. Überraschend wurden in den Ergebnislisten des Manx Grand Prix 1946 in der Lightweight die Plätze 3, 5



Jürgen Klaus auf Excelsior Manxmann 500 Spezial von 1938 und Clemens Fritsch mit Triumph Grand Prix 500, 1946

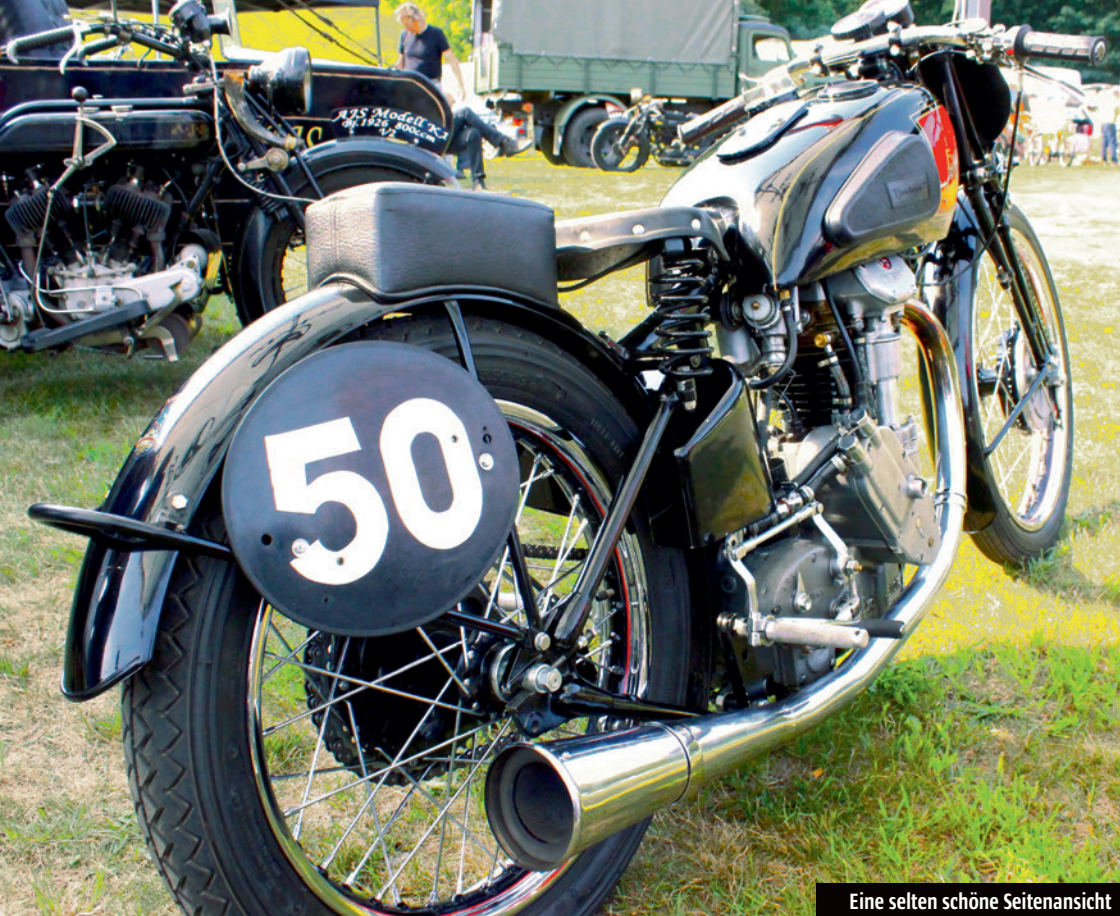


TT 1938 – Manxman 500 von Tyrell Smith mit Geradfederung



Manxman treibt Boxer, Oberlausitzer Dreieck 2015





Eine selten schöne Seitenansicht



Bergrennen Lückendorf am Start 2007

und 6 aufgelistet, 1947 stand gar eine Manxman auf dem zweiten Podestplatz.

Interessant dürften auch die Preise der damaligen Zeit für die Maschinen sein, ein Vergleich mit heute bietet sich natürlich nicht an. 1936 wurden aus der kleinen Serie der produzierten Rennmaschinen pro Stück für 110 Pfund Sterling angegeben. Dagegen kostete 1939 eine Rennmaschine mit Hinterrad Geradwegfederung 120 Pfund die 250er und 125 Pfund die 350er. Das Rennbudget der Firma Excelsior war 1938 bereits geschumpft worden. So kam am 2. April 1939 vom Chef die Weisung zum kompletten Rückzug vom Sport. Darauf ergriff Alan Bruce mit dem Segen von Eric Walker gemeinsam mit Tyrell Smith die Initiative zur Fortsetzung der Rennambitionen. Beide entwickelten zu den Modellen 250 und 350 ccm zusätzlich eine 500-ccm-Manxman Rennmaschine für Privatfahrer. Von den ursprünglich 500 geplanten Exemplaren kamen letztlich lediglich nur etwa zehn Exemplare zum Verkauf, der Zweite Weltkrieg warf bereits seine Schatten voraus. Ergo, wer heute noch so ein Teil erwerben kann, hält einen Schatz in seinen Händen.

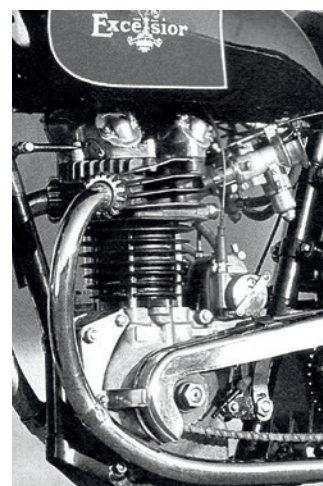
Zum Modell Excelsior 500cc G14 Manxman ohne ein paar technische Details: Der Motor war in seiner Grundkonzeption gegen-

über den jüngeren Schwestern eine völlig neue Konstruktion. Das besondere, charakteristische und optische Merkmal ist der Königswellenantrieb für die obenliegende Nockenwelle und das „dreibeinige Emblem“ auf dem oberen Gehäuseteil. Die Nockenwelle läuft auf drei Lagern, die Nocken sind konisch montiert und leicht abnehmbar. Der Motor ist mit einem Hub-Bohrungsverhältnis von 82 mm x 94 mm ausgelegt und entspricht einem Hubraum von 498 ccm, bei einer Verdichtung von 6,7:1. Die Pleuelwelle ist bemerkenswert kompakt, um nicht zu sagen massiv gestaltet und in ihrer Gesamtkonzeption ihrer Zeit weit voraus. Der spezielle Vergaser wird von Amal geliefert. Die Ölversorgung des Motors ist als Trockensumpfschmierung ausgelegt und wird mittels zweier Zahnradpumpen realisiert. Die Förderpumpe leitet das Öl zum Pleuel sowie zum Zylinderkopf und der Nockenwellenbaugruppe. Für den Rahmen des Fahrgestells wählten die Techniker einen völlig neuartigen Wiegenrahmen aus Stahlrohren mit außergewöhnlicher Festigkeit. Der Rahmen verfügte bereits für evtl. Gespannbetrieb integrierte Befestigungsösen. Betreff der Federung griff man auf die bewährten TT-Gabeln mit konischen Rohren und großem Lenkungsämpfer und Stoßdämpfern zurück.

Das fußgeschaltete Vierganggetriebe wird in einem Alu Gehäuse primärseitig von einer Kette im Ölbad angetrieben. Der Sekundärtrieb zum Hinterrad erfolgt über eine Kette mit den Abmessungen 5 / 8 x 3 / 4 Zoll freiliegend.

Die Radabmessungen betragen vorn 27 x 3,0 Zoll sowie hinten 27 x 3,50 Zoll, die Räder sind mit Dunlop-Cord-Reifen bestückt und auf Alu-Hochschulterfelgen aufgezogen. Die Verzögerung der Geschwindigkeit wird mittels 7-Zoll-Stahlbremstrommeln getätigt. Die V-max wurde mit 93,2 mph entsprechend 150,00 km/h angegeben. Das Trockengewicht wird mit 164,2 kg genannt.

Für 1939 wurden Haarnadelventilfedern in die Baureihe übernommen, bei den Rennvarianten war das Getriebe im Motorblock vereint, die Kraft wurde vom Kurbelwellenritzel über einen Duplexprimärtrieb auf das Getriebe übertragen. Auf der Isle of Man war die einzige Excelsior am Start mit einer Hinterrad Geradwegfederung ausgestattet worden. Blicke nur noch zu erwähnen, dass der eigentliche Vater dieser wunderbaren Maschinen, W. Bruce, nach dem Krieg als Mitglied der englischen Kontrollkommission in Deutschland tätig war, bevor er in Köln mit einem Motorradhandel für, natürlich, englische Motorräder sesshaft wurde.



Werksrennmaschine Excelsior Manxman 350 ccm von 1936



Lückendorfer Bergrennen 2024, FIM Vintage Berg-EM