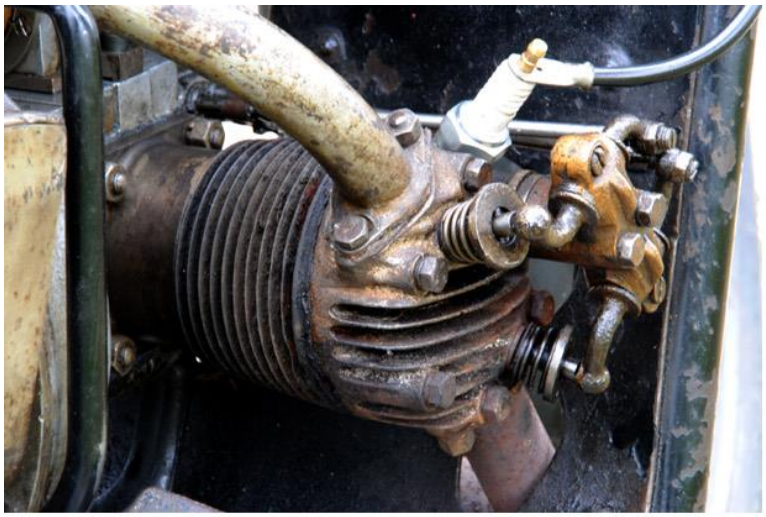
„die BMW Inspiration“ - ABC 400 1920

A-B-C … nein, wir zitieren hier keine Kinder-Abzählreime und lassen auch keine Katze im Schnee laufen. Wie versuchen hier über ein englisches Motorrad zu berichten, dass in Frankreich in Lizenz gebaut wurde und in gewissem Sinn eine Inspiration für die Entwicklung der deutschen BMW dargestellt hat. Involviert in allen drei Ländern waren dabei Hersteller aus der Luftfahrtindustrie, obwohl die Abkürzung ABC für „All British Engine Company Limited“ steht. Ein Unternehmen, das 1912 von Ronald Charteris in London gegründet und später in ABC Motors Ltd umbenannt wurde.

Chefkonstrukteur bei ABC war Granville Bradshaw, der – obwohl während des ersten Weltkriegs mit der Entwicklung von meist sternförmigen Flugzeugmotoren ausgelastet – die Zeit fand, nebenher Motorräder zu entwerfen, bzw Aggregate für solche. Die er Rennfahrern zur Verfügung stellte, wie zB Freddie Barnes und Jack Emerson, die auf Zenith erfolgreich waren. Und zwar meistens auf der schnellen Brooklands Bahn, die nicht nur für Rennen, sondern auch Rekordfahrten genutzt wurde und – hier schließt sich ein Kreis – Teil eines Flugplatzes war. Dort dürfte er auch Tom Sopwith kennen gelernt haben, der während des ersten Weltkriegs das Royal Flying Corps mit seinen schnellen Doppeldeckern (F-1 Camel) beliefert hatte. Fast ein Drittel der von den Briten eingesetzten Jagdflugzeugen kam aus der Fabrik von Tom Sopwith. Nach Kriegsende waren seine Maschinen und Arbeiter nicht mehr ausgelastet, Sopwith war auf der Suche nach einem zivilen Produkt und engagierte Granville Bradshaw noch im Jahr 1918, um ein Großserien-Motorrad zu konstruieren.



ABC

DP2977
DP2977
ABC

Bradshaws Entwicklung basierte auf bereits bestehenden Ideen und kann für die damalige Zeit als durchaus revolutionär bezeichnet werden. In einen stabilen „Duplex-Cradle“ Rahmen mit Blattfeder-Dämpfungselementen vorne und hinten verpflanzte er einen 400ccm großen Boxermotor. Was an und für sich nichts Neues war, wenn er ihn nicht – anders als zB Douglas - quer angeordnet hätte (Puristen werden jetzt sagen, dass diese Bauweise eigentlich einen Längsläufer bedeutet, weil die Kurbelwelle ja eben NICHT quer liegt - aber landläufig hat diese Bauart sich als „querliegend“ in den Hirnen und im Gespräch manifestiert). Der Motor war ein Viertakter mit jeweils zwei im Kopf hängenden Ventilen und völlig frei liegenden Stößelstangen, Kipphebeln und Ventilfedern konzipiert. Unüblich der Claudel. Hobson Vergaser, unüblich auch die Viergangschaltung, wobei der Hebel wie bei einem Auto in einer „H“-Kulisse geführt wird. Vom Getriebe führt eine Kette zum Hinterrad, auf den bei Boxern meist verwendeten Wellenantrieb hat Bradshaw wegen der Blattfederfürung am Hinterrad verzichtet. Modern war auch die Abkehr von den damals noch üblichen Klotzbremsen zugunsten Trommelbremsen vorne und hinten, dafür verfügt die ABC (trotz Bau und Finanzierung durch Sopwith wurde dieser Name beibehalten) über keine Startvorrichtung, muss also angelaufen werden. Dem zugute kam die extrem niedrige Bauweise, die auch rollerähnliche Elemente beinhaltete – zB die Trittbretter, die nicht neben sondern auf den unteren Rahmenrohren befestigt waren und vorne direkt in schmutzabweisende Beinschilder übergingen – tatsächlich hat Bradshaw zu der Zeit ja auch an einem motorisierten Tretroller gearbeitet – dem Scootamota – der zwar auch das ABC Label trug, aber von einem anderen Hersteller produziert wurde.

Nach zwei Jahren Vorbereitungszeit kam die ABC 400 auf den Markt, Kinderkrankheiten und technische Mängel ließen sie aber zu einem Verlustgeschäft werden. Nach 2200 Stück musste Tom Sowith Konkurs anmelden und stellte die Produktion des Boxermotorrads ein. In die Bresche sprang ein weiterer Flugzeughersteller: Harry Hawker, ein gebürtiger Australier, der erfolgreich auf Sopwith Maschinen geflogen war, damit sogar den Michelin Endurance Prize gewonnen hatte, und sich jetzt anschickte selbst zum Hersteller zu werden. Hawker übernahm sowohl die Rechte an der ABC als auch bereits gefertigte Komponenten, aber auch unter seiner Ägide wurde keine langfristige Erfolgsgeschichte daraus, Hawker wendete sich Motorrad Baukonzepten zu (siehe **).

Etwas länger dauerte die französische Version der ABC Geschichte, die ebenfalls mit der Abkehr zu konventionellen Einzylinderkonzepten endete: wie Tom Sopwith war auch der französische Flugzeug-Großhersteller Gnome & Rhône am Motorradbau interessiert (siehe **). Weil die beiden Flugunternehmen ohnehin Geschäftsbeziehungen über den Ärmelkanal unterhielten, wurde die ABC – ebenfalls unter Beibehaltung des Labels – auch im Werk der Société des Moteurs Gnome et Rhône in Frankreich gebaut. Änderungen betrafen nicht nur die Umstellung der englischen Gewinde und Maße auf metrische Normen, sondern der Claudel-Hobson Vergaser wurde durch einen Zenith ersetzt und der Magnet kam von einem französischen Lieferant. Im Lauf der Jahre erfuhr die G & R ABC weitere Modifikationen, deren markanteste die Aufbohrung des Hubraums auf 500ccm. Die ABC mußte sich nämlich auch im Renneinsatz bewähren, und tat dies in bemerkenswerter Weise. indem es sogar gelang, beim GP von Frankreich die Achtventiler Werks-Peugeots zu schlagen. Aufgrund hoher Herstellungskosten und daraus resultierenden Ladenpreisen bleib die ABC aber auch ein Exot im französischen Alltags-Verkehr.

Nach Österreich oder Deutschland wurde gar kein Händlernetz aufgebaut, trotzdem blieb die ABC dort nicht unbemerkt. Auch Max Friz – wieder ein Flugmotorenkonstrukteur – hat sie zwar für die von BMW Direktor Popp in Auftrag gegebene Maschine nicht 1:1 abgekupfert, sich aber von der Variante des quer (sic) eingebauten Boxers mit Sicherheit inspirieren lassen. Das aber ist eine andere Geschichte, die dann ausschließlich in Deutschland spielt.

Wir können hier zwei englische ABC’s mit jeweils 400cm im Originalzustand zeigen: eine haben wir bei British Only Austria (https://www.vintage-motorcycle.com/de) ins Freie stellen dürfen, die zweite steht umringt von vielen anderen Boxern verschiedenster Hersteller im Motorradmuseum Vorchdorf (https://www.motorradmuseum-vorchdorf.at). An den wenigen überlebenden Exemplaren der ABC lässt sich die hohe Fertigungsqualität nachvollziehen, die bei Flugzeugherstellern üblich war. Auf der Straße bedeutet eine Panne ausrollen und reparieren, in der Luft hingegen meist Absturz. Wie hoch der Standard einer ABC war kann jeder bestätigen, der jemals als Restaurator daran schrauben durfte …

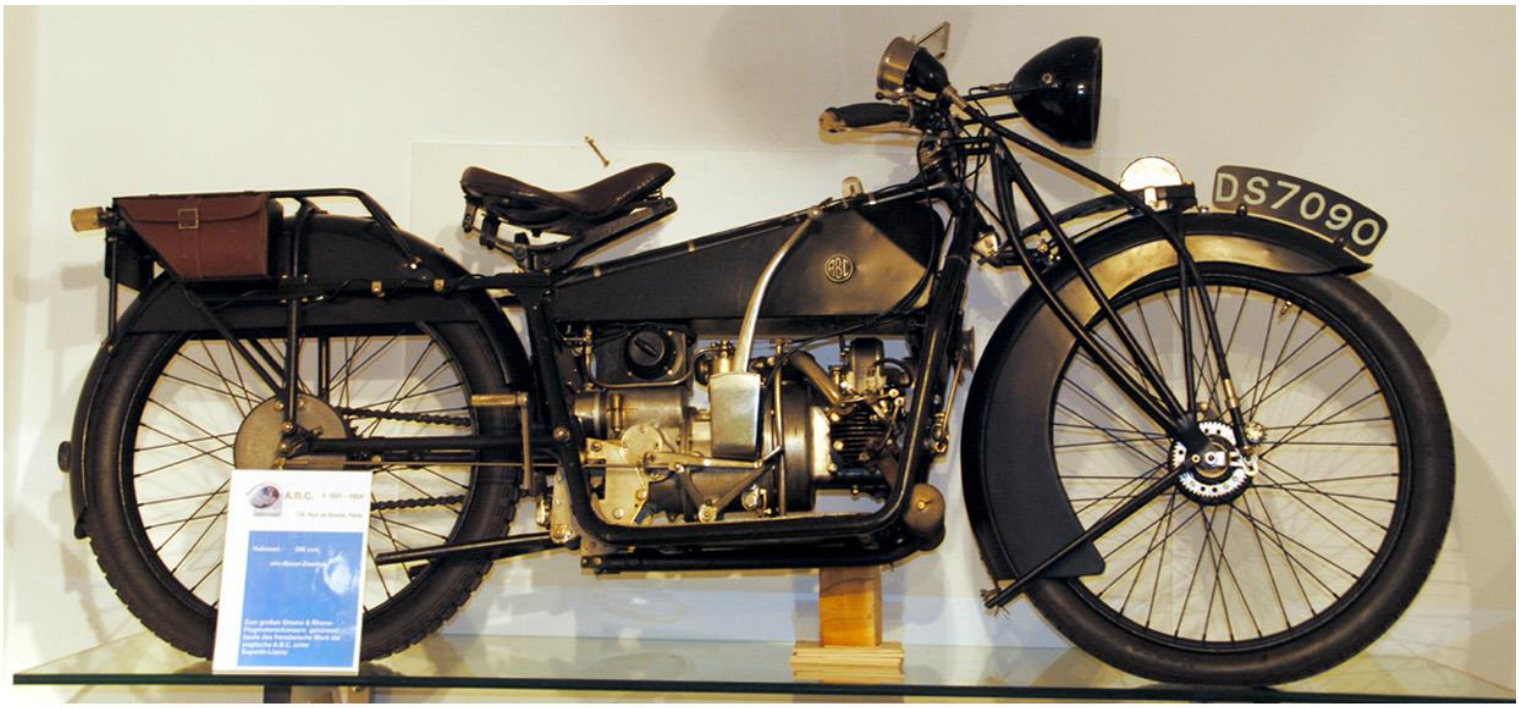
(**) Links zu im Text angesprochenen Artikeln:

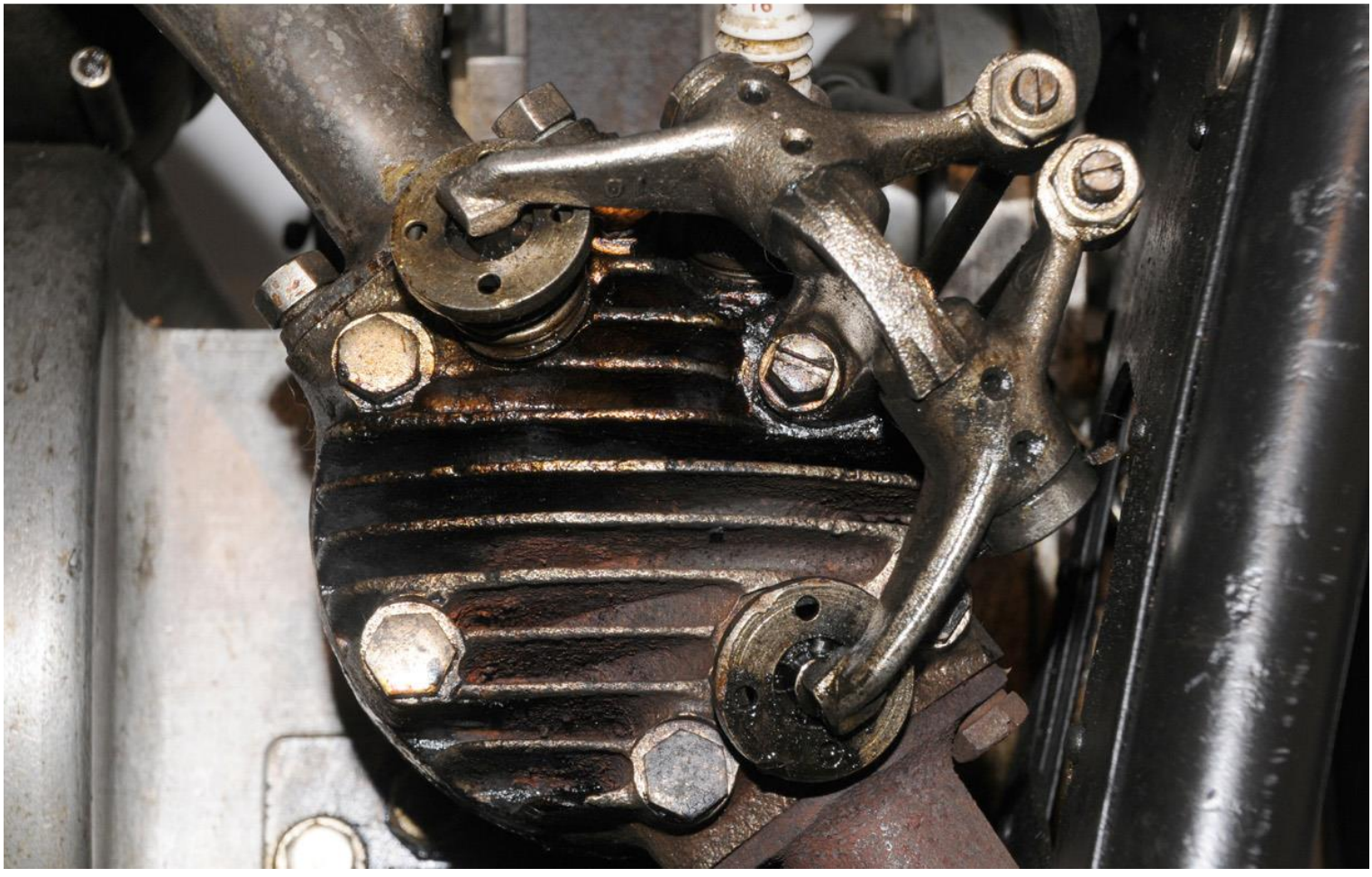
http://www.benzinradl.at/gallery/ZenithBradshaw1922.pdf

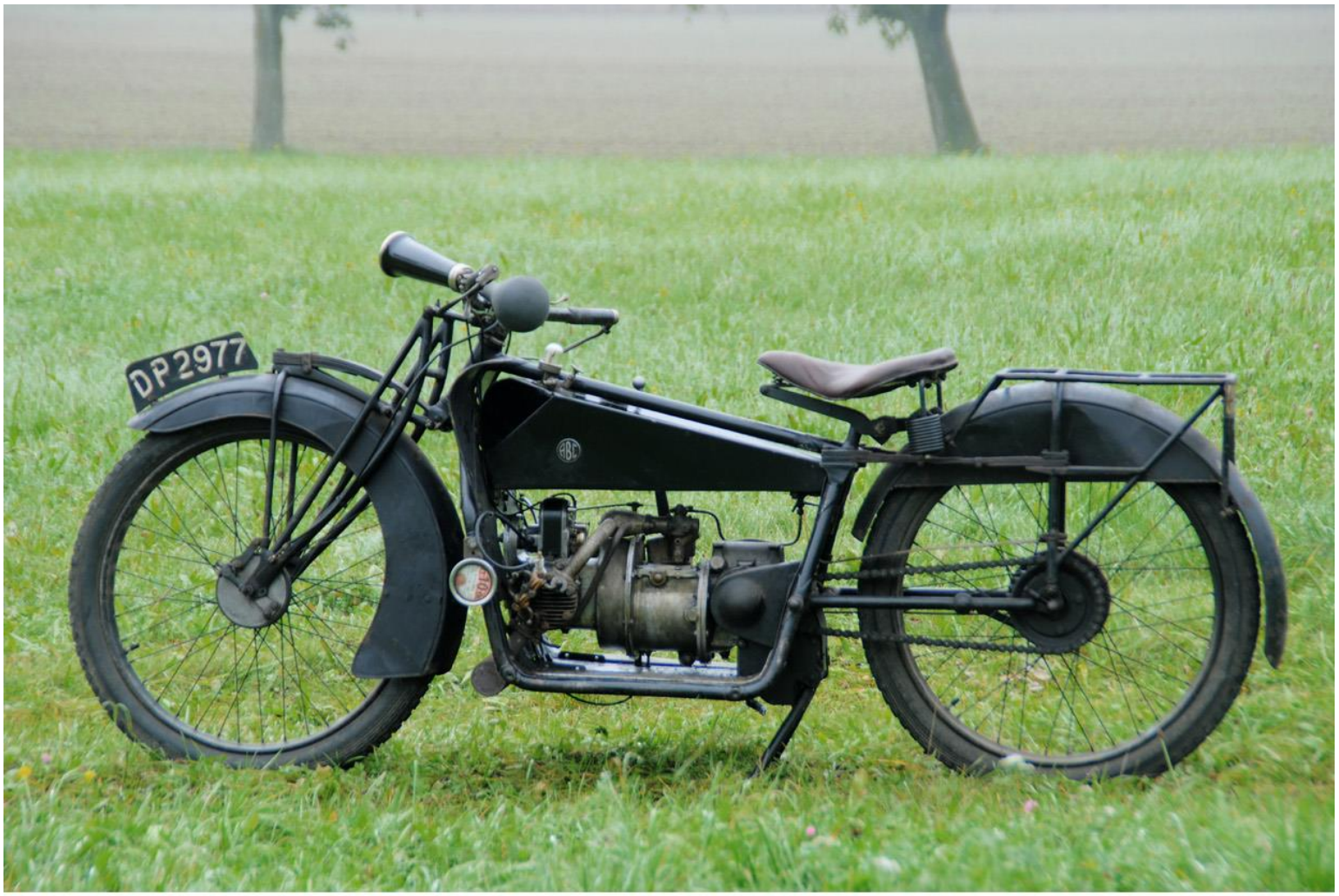
http://www.benzinradl.at/gallery/omegabradshaw350-1926.pdf

http://www.benzinradl.at/gallery/Hawker%20Blackburne%20550sv%201923.pdf

http://www.benzinradl.at/gallery/Gnome%20et%20Rhone%20CM2%201933.pdf



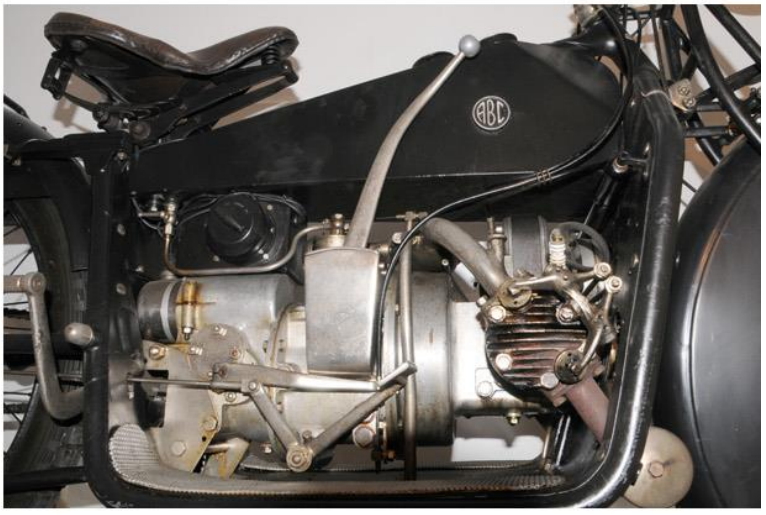


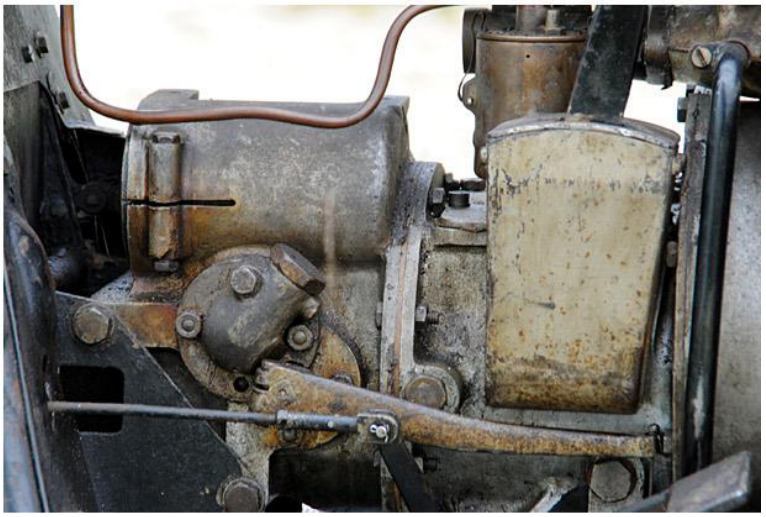

DP 2977

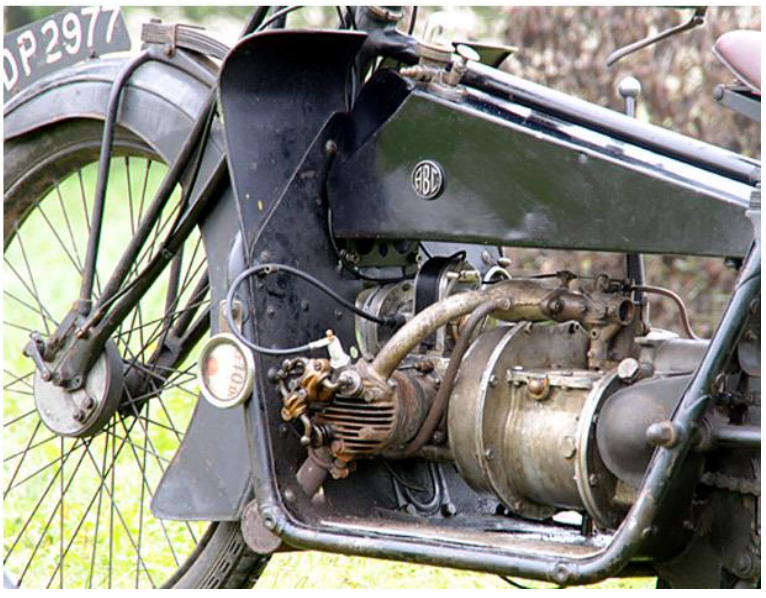
DP 2977

ABC

DP


ABC




DP2977
ABC

DP 2977

DP 2977