

## Mit (Hirn)schmalz AJS Model A 4 HP 550ccm 1915



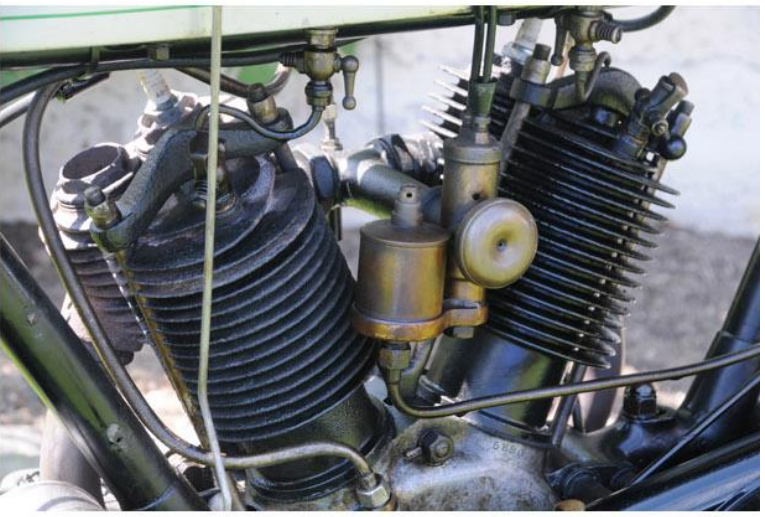
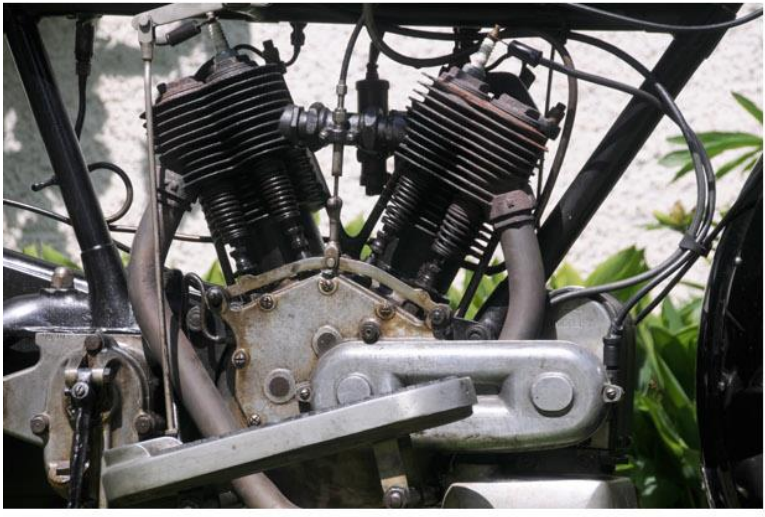
Die Stevens Jungs waren erblich vorbelastet. Ihr Vater war ja gelernter Schmied und werkte im eigenen Betrieb, der Stevens Screw Co. Limited. Dort stellte er Schrauben und auch andere hochwertige Maschinenteile her. Es war also nur natürlich, dass vier seiner fünf Söhne, nämlich Jack, Joe, Harry und George, in die Fußstapfen des Vaters und traten sich zusammenschlossen, um eine eigene Firma zu gründen. Dort wollten sie allerdings keine Teile, sondern ganze Maschinen bauen – aber nicht Fabrikationsmaschinen, sondern Motorräder. Auf die Idee waren sie gekommen, weil der Älteste, Jack, (das war sein Rufname, in Wirklichkeit hieß er Albert John), sich seit frühester Jugend für Motorsport interessiert hatte und selbst mit einer Maschine namens Wolf - in die er einen von ihm selbst entwickelten Motor eingebaut hatte - an Wettbewerben teilnahm. Die Stevens Brüder – auch die anderen drei waren rennsportlerfahren, beteiligten sich an Wertungsfahrten - begannen ihre Produktion folgerichtig auch mit Einbaumotoren, die sie an andere Firmen verkauften. 1909 gründeten sie die Firma A. J. Stevens & Co. in Wolverhampton, oder abgekürzt eben AJS.

Das erste Modell war eine 300er mit seitengesteuertem Einzylinder-Aggregat. Mit der später auf 350ccm Hubraum vergrößerten Version

beteiligte sich das junge Unternehmen 1914 auch an der Tourist Trophy –mit durchschlagendem Erfolg: Eric und Cyril Williams (trotz gleichem Nachnamen waren die beiden nicht verwandt) errangen die Plätze eins und drei in der Juniorklasse.

Seit 1912 gab es bei AJS auch Zweizylindermotorräder. Das 6 HP Modell D hatte 700ccm Hubraum und war als schwere Tourenmaschine für Seitenwagenbetrieb gedacht. 1915 wurde der D eine leichtere Variante zur Seite gestellt - das Modell A mit 550 Kubik - sie unterschied sich aber optisch kaum von der größeren Schwester. Auffällig bei beiden die gekapselten Kettenkästen beim Primär- und Sekundärantrieb. Die Konstruktion war so durchdacht, dass man das Hinterrad demontieren konnte, ohne die Kettenkästen entfernen zu müssen, und das zu einer Zeit, wo die meisten anderen Hersteller häufig noch dem Keilriemen vertrauten! Die V2 Typen wurden ebenso wie die 350er bis 1916 gebaut, dann wurde die Motorradproduktion vorerst eingestellt. England befand sich im Krieg, AJS wurde in die Rüstungsindustrie eingegliedert, im Werk in Wolverhampton wurden vorübergehend Flugzeugteile hergestellt.





Walter Malzner besitzt ein Model A aus dem ersten Herstellungsjahr 1915, was insofern belegt ist, weil nur in diesem Jahr der amerikanische Splittorf Magnet verbaut wurde. Typisch für die Zweizylinder AJS dieser Epoche ist der stabile Rahmen, der so geformt ist, dass nur gerade Rohre verwendet werden konnten. Das obere Rohr ist leicht nach hinten abfallenden, was dem Stecktank die keilförmige Linienführung aufzwingt. Der Hinterbau ist so geformt, dass daran das Dreiganggetriebe (mit Kickstarter!) hängend montiert werden kann. Sowohl Primär- als auch Sekundärkette sind vollständig gekapselt und vor Verschmutzung geschützt. Ebenfalls perfekten Schutz bieten die vorderen Kotbleche mit den breiten Schürzen, die den Straßendreck vom Magneten fernhalten. Und von den Beinen des Fahrers, die auf ergonomisch angepassten, leicht nach oben geneigten

Trittbrettern ruhen. Der breite Tourenlenker garantiert mit der zuverlässigen und erprobten Brampton-Gabel ausreichende Spurtreue auf den damals schlechten Straßen.

Motorräder dieser Epoche stehen meistens in Museen, Walter bewegt sein Model A aber fleißig – und ist deshalb dankbar für die ausgereifte Konstruktion, hinter der viel technische Details davon zeugen, dass die Stevens Brüder Erfahrung und viel Hirnschmalz verarbeitet haben. Außer Verschleißschäden ist die AJS ziemlich defekteresistent, Walter traut sich damit zu Präsentationsfahrten wie der FranzJosefsFahrt in Bad Ischl ebenso wie auf längere Rallyes wie der Kaiserzeitausfahrt, scheut aber auch keine Bergwertungen wie zB die Grundlsee Vintage Klassik.



