



## „Klotzen statt Kleckern“ - the BRADBURYy 4 HP 550sv 1913

„Noch eine Nähmaschinenfirma“, sagt der Fahrzeug-Kenner, und spielt darauf an, dass sehr viele Motorrad- und Fahrradfirmen ursprünglich Waffen oder eben Nähmaschinen hergestellt haben. Die alteingesessene Firma „the Bradbury Sewing Company“ aus Oldham in Großbritannien sparte sich aber im Gegensatz zur Konkurrenz den Umweg über die Fahrradherstellung und begann 1901 gleich mit Motorrädern. „Klotzen statt Kleckern“ scheint dabei das Motto gelautet zu haben, es wurde technisch aus dem Vollen geschöpft. Die Motoren – zu Beginn gab es zwei Modelle mit 2 bzw. 2,5 HP – kamen wie alles andere aus der eigenen Werkstatt, zugekauft wurden ausschließlich die Vergaser – und zwar bei Brown & Barlow.

Ein typisches Beispiel für den hohen Standard der Bradbury Motorräder ist dieses seitengesteuerte 4 HP Einzylindermodell mit 554ccm Hubraum aus 1912. Auffällig – und typisch Bradbury – ist dabei die Rahmenbauweise: das Motorgehäuse ist ein tragender Rahmenteil, das Motorinnere wird zuerst eingebaut, erst anschließend kann der Zylinder aufgesetzt werden. Diese Bauweise ist ein Garant für die unübertroffene Verwindungssteifigkeit der Bradbury Rahmen. Die Gabel ist ebenfalls Marke Bradbury, allerdings nach einer Druid Lizenz. Das

Zweigang-Planetengetriebe ist nach einer NSU Lizenz, wie es damals auch von vielen anderen Herstellern verwendet wurde. Erst ab 1913 wurden herkömmliche Getriebe verwendet, in der Regel mit drei Gangstufen.

1914 kamen zwei zusätzliche Modelle ins Programm: eine Zweizylinder mit 499ccm Hubraum und eine V2 mit 749 Kubik. Nach dem ersten Weltkrieg gab es noch Einzylinder mit 350 und 573 ccm, sowie eine Zweizylinder mit 880ccm. 1925 war Torschluss in Oldham. Der Name steht aber heute noch für überragende Qualität und einen Nimbus von Unschlagbarkeit bei Rennen am Berg. Qualitäten, die sie bei Oldtimerveranstaltungen heute noch ausspielen könnte, wenn irgendwo eine am Start wäre. Passiert allerdings so gut wie nie, zumindest nicht außerhalb Großbritanniens. Von dort kam auch unser Fotomodell nach Österreich (hat die Alpenrepublik aber schon wieder verlassen), wurde vorher noch – in typisch englischem Stil mit Verzicht auf Hochglanz – restauriert und fahrbereit gemacht. Eins allerdings muss man dem Restaurator dieser Maschine ankreiden – Bradburys hatten immer einen silberfarbenen Tank mit blauen Seitenflächen, dieses Blau über alles wie auf der Maschine gab's ab Werk nie – obwohl es dem Motorrad gut zu Gesicht steht.





