

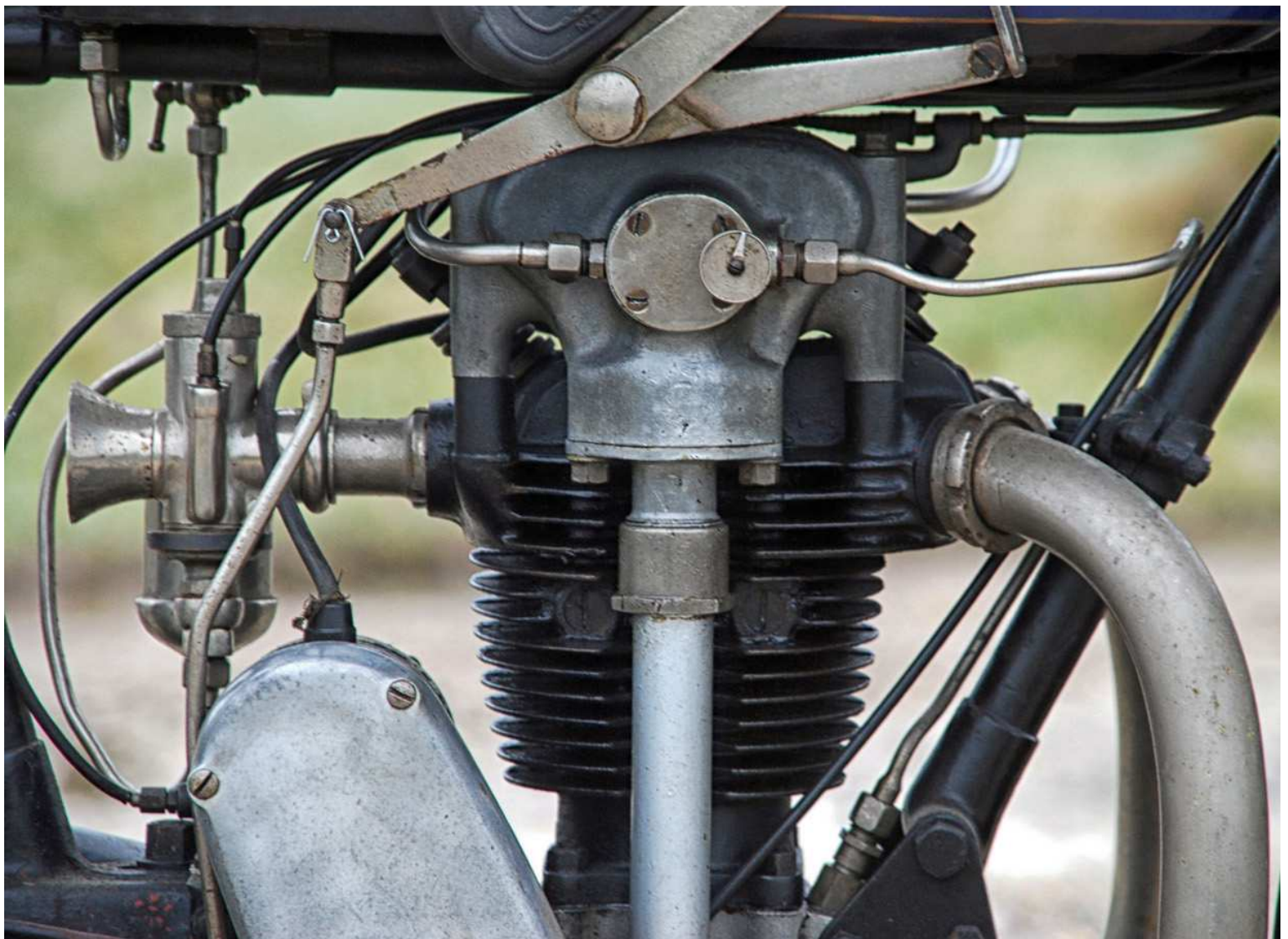
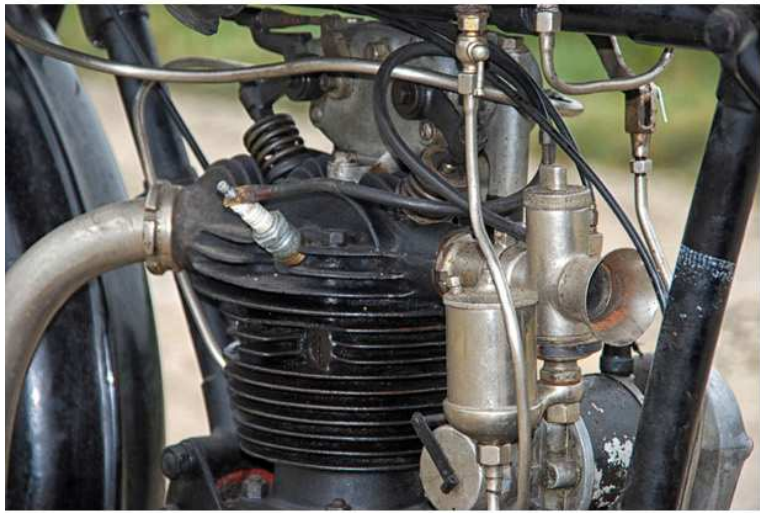
Outsider - HUMBER 350 ohc 1929



Die Marke Humber gehörte zu den allerersten Pionieren in der Fahrradgeschichte. Bereits 1870 gründete Thomas Humber in Beeston bei Coventry ein Unternehmen, in dem er anfangs primär Hochräder, später auch Dreiräder herstellte. Seine Produkte erkannte man immer an den eingestanzten Buchstaben Th. H. 1885 erregte Humber wieder Aufsehen, das Niederrad mit dem geschlossenen Diamant- oder Trapezrahmen war ultramodern und gab den Trend für die nächsten Jahrzehnte vor. In etwa dieser Zeit kamen Harry J. Lawson und E. J. Pennington in seinen Betrieb, sie waren im Besitz verschiedener Patente, mit Hilfe derer Humber begann, mit Motorfahrzeugen zu experimentieren. Das erste war natürlich ein Dreirad, es hatte zwei Räder vorne, zwischen denen eine Sitzgelegenheit für einen Passagier befestigt war. Der Fahrer selbst nahm seine Position auf dem Fahrradsattel über dem im unteren Rahmendreieck verschraubten Motor ein. Lawson verfügte auch über ein französisches Patent zur Herstellung des Leon Bollee Dreirads, bevor die Produktion aber anlaufen konnte, brannte das Werk aus. Das

Unternehmen wurde in Lawson eigene Werkhallen verlegt, dort wurden aber anfangs Humber Tandems mit einem Motor von MMC gebaut. Ein batteriebetriebenes Fahrzeug stellte sich hingegen als Fehlkonstruktion heraus. Humber Fabriksanlage standen jetzt in drei unterschiedlichen Standorten, in Coventry, in Wolverhampton und in Beeston. Dort entstand die „Beeston Humber“ bei der ein schräg liegender Motor das untere Rahmenrohr ersetzte. Die Lizenz dazu kam von Phelon & Moore.

Eine Eigenentwicklung war das seiten-gesteuerte $2\frac{3}{4}$ HP Sportmodell aus dem Werk in Coventry, das bei einem Sechs Tage Rennen seine Zuverlässigkeit bewies und vor drei anderen Motorrädern, zwei Dreirädern und 92 Automobilen siegreich blieb. Danach verlagerte das Unternehmen sein Hauptaugenmerk auf den Automobilssektor, Zweiräder liefen eher so nebenher, oder wurden - wie zwischen 1905 und 1909 - gar nicht gebaut.



Trotzdem gab es immer wieder interessante Entwicklungen, die aber meist in geringen Stückzahlen gebaut wurden. 1927 zB. wurde beim jährlich stattfindenden Automobilsalon von London ein Modell mit einem Königswellenmotor angekündigt und später auch vorgestellt. Humber hatte sich bereits einige Jahre zuvor auf die 350er Junior Klasse spezialisiert, und daher hatte auch das OHC Modell diesen Hubraum. Der Motor basiert auf der OHV Ausführung, die auch alle anderen Teile spendete. Wenig ist über diese seltene Maschine bekannt, es dürften auch neben unserem Fotomodell nur drei weitere Exemplare überlebt haben – jedenfalls sind im Register des britischen Vintage Motor Cycle Club nicht mehr eingetragen. Ein zeitgenössischer Artikel im englischen Motorradmagazin lobt die „bewundernswerte Laufruhe frei von Vibrationen“ und „so viel Pep, dass die Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von

70 Meilen (112,5 Kmh) erreichen könne“. Außerdem erwähnt der Artikel, dass die Humber die einzige OHC Maschine mit einer Doppelport-Auspuffanlage sei.

Leider ist es das letzte Motorrad, das den Namen Humber auf dem Tank trägt. Infolge der Weltwirtschaftskrise fusionierte das Unternehmen mit der Prudential Versicherungsgesellschaft, die eng mit dem Motorradhersteller Raleigh verbandelt war. Weil man keine Konkurrenz aus dem eigenen Haus wollte, wurden bei Humber ab da nur mehr Fahrräder, Automobile und später Militärfahrzeuge hergestellt.

Das Fotomodell wurde uns von British Only Austria zur Verfügung gestellt.

www.vintage-motorcycle.com

