



« der Hitzetest » - MARTINSYDE MK II 680 eoi 1922

Martinsyde war eine Pioniermarke der Luftfahrt. Gegründet wurde sie 1908 von Helmut Paul Martin und George Handasyde, die als Martin & Handasyde mit ihrer Fabrik in Woking eingetragen, aber auch in Brooklands tätig waren. Brooklands war 1906 von einem Großgrundbesitzer namens Hugh Fortescue Locke-King in Weybridge in der Grafschaft Surrey als Teststrecke für Automobile errichtet worden. Zum Areal gehörten auch eine Hochgeschwindigkeits-Rennstrecke mit überhöhten Kurven und ein Flugplatz mit Hangaren und einer ebenen Grasfläche als Start- und Landebahn. Dort werkten die Herren Martin und Handasyde an ihrem Eindecker, den sie tatsächlich 1909 zum Fliegen brachten, bevor er in einem Sturm zerbarst. Intakt blieben aber die Ambitionen der zwei Pioniere, die weiter mit Ein- und Doppeldeckern experimentierten und sehr erfolgreich waren-

Ein Doppeldecker (das Modell S1) brachte den kommerziellen Erfolg, im zweiten Weltkrieg zwischen 1914 und 1918 war Martinsyde (wie das 1915 zu einer Kapitalgesellschaft – Limited – umgewandelte Unternehmen genannt wurde) der drittgrößte Kampfflugzeughersteller Großbritanniens. Zu dieser Zeit war auch der europäische Luft-Geschwindigkeitsrekord Besitz der Firma.

Legendär ist die F4 „Buzzard“ mit Hispano Suiza Motor, die noch in manchen Ländern bis 1940 zuverlässig ihren Dienst als Postflugzeug verrichtete! Qualität und Langlebigkeit des Produkts stellen im Flugzeugbau unverzichtbare Eigenschaften für das Überleben der Piloten dar. Diesen hohen Standard wollte man bei Martinsyde in Woking für die Motorradherstellung übernehmen, die man 1919 (nach Kriegsende) ins Auge fasste. Das Unternehmen erwarb dazu die Rechte an 350er Einzylinder und 680er Zweizylinder-Konstruktionen des Mr. Howard Newman, der dazu auch seinen Namen hergab. Bis Newman die Firma in Woking verließ, um sich der von seinen Brüdern betriebenen Marke Ivy in Birmingham anzuschließen, hießen die Motorräder Martinsyde-Newman. Produktionstechnisch verließ man verließ sich auf keine Zulieferfirmen und fertigte lieber alle Teile selbst. Bewährtes kopierte man wohl von anderen Herstellern (wie das AJS-Dreigang-Getriebe), nicht ohne auch dabei noch Verbesserungen einzubringen! Derartiger Aufwand schlug sich naturgemäß in viel zu hohen Verkaufspreisen nieder. 160 Pfund hatte man für ein V2 Zylinder Modell laut Katalog zu bezahlen, ein Preis, für den man sich damals ein zweistöckiges Haus hätte leisten können!

Dazu kamen Streiks der Belegschaft, eine mangelhafte Ersatzteilversorgung, fehlende Vertrags-händler und –Werkstätten. Als dann 1922 die Fabrik in Woking niederbrannte, geriet das Unternehmen in finanzielle Turbulenzen und musste Insolvenz anmelden. Der Flugzeugbau wurde eingestellt, die Motorradproduktion von BAT übernommen. Nur etwas über 2000 Martinsyde hatten das Werk in Woking verlassen.

Unsere Martinsyde mit der Kennung AO 9071 ist eine 680er der Serie II mit verkehrter Wechselsteuerung (Auspuff über Einlass), nur mehr zwei Stück sind davon erhalten – neben dieser noch eine weitere im National Motorcycle Museum in Birmingham. Jede Martinsyde musste sich damals vor ihrer Auslieferung zum Händler einer eigenwilligen Qualitätskontrolle unterziehen: Die Einfahrer (so was gab's damals!) jagten die Maschine samt Seitenwagen in forschem Tempo die hauseigene Bergstrecke hoch, anschließend sollten sie die Kühlrippen mit bloßen Händen berühren können, ohne sich zu verbrennen! Das sollte die Vorteile der EOI Anordnung des Motors unterstreichen, weil der obenliegende Auslass bessere Kühlung versprach. Und die Martinsydes waren nicht nur zuverlässig, sondern auch schnell, der Teampreis in Brooklands 1921 beweist es – der aber mit Einzylindermodellen errungen wurde, die auch bei den Schottischen Six Days eingesetzt worden waren.

Die Zweizylinder war speziell für den Gespanntrieb gedacht, der Parallelogrammrahmen mit der wuchtigen Brampton-Biflex Gabel war diesen Anforderungen gewachsen. Bei Martinsyde wurden die Motorräder speziell für den Verwendungszweck angepasst, an einem Solomodell waren keine Vorrichtungen für die Montage eines Seitenwagen (der im eigenen Haus hergestellt wurde) vorgesehen. 1920 folgte eine auf 500cm verkleinerte Light-Version, sowie eine Sportausführung mit 740ccm und 16 PS Leistung (die Quick-Six, immer noch mit EOI Steuerung), die eine Spitze von fast 130 Km/h erreichte. Unsere Mk II gehörte zum Zeitpunkt der Aufnahmen Gerhard Perndorfer, der die Maschine aus Schweden nach Österreich brachte. Die Martinsyde ist mit einer Karbidbeleuchtung ausgerüstet, Amac Vergaser und ML Magnet gehörten zur Standard-Ausstattung. Gelaufen war sie ursprünglich als Gespann in Edinburgh/Schottland, Besitzer war ein Butcher (Fleischhauer), der irgendwann einmal nach einem Defekt den Motor getauscht, den originalen aber behalten hat. Das Motorrad ging später in ein Museum nach Schweden, aus dem Gerhard sie

herausgekauft hat, der Motor kam in ein Museum nach Australien, der originale Seitenwagen fand sich bei einem Sammler in der Schweiz. Alle erhaltenen Martinsydes sind mit Motor- und Rahmennummern in einem Register in einer englischen Interessensgemeinschaft eingetragen, so kam Gerhard sowohl dem originalen Motor als auch dem Seitenwagen auf die Spur und nahm Kontakt mit beiden Besitzern auf, in der Absicht seine Maschine damit wieder zu komplettieren. Ein sehr, sehr mühsames Vorhaben, das lange Zeit zum Scheitern verurteilt schien. Erst als Gerhard sich schon einem anderen, kosten-aufwändigen Projekt zugewandt hatte, konnte er überraschend sowohl Seitenwagen als auch den Motor aus Australien erwerben (der kam per Luftfracht in einer Armeekiste, als Füllung hatte der Absender übrigens Zündkerzenschachteln zweckentfremdet – mit Inhalt!). Jetzt hatte er zwar alles zusammen, aber weder die Zeit noch das Budget, um den völlig desolaten Motor wieder instand zu setzen und auch den Beiwagen zu restaurieren. Er gab das Projekt an einen Oldtimer-Händler ab – soweit sich das nachvollziehen lässt ging die Maschine nach Deutschland und wurde Jahre später von einem bekannten niederländischen Händler angeboten – immer noch solo und immer noch mit dem falschen Motor (angeblich steht die Martinsyde mit der Nummer AO 9071 heute in einer Sammlung in Holland). Das alles ist aber lange her, weshalb die hier abgebildeten Fotos noch analog aufgenommen und später eingescannt wurden – was auch ihre schlechte Qualität erklärt. Wir haben sie dennoch verwendet, denn die Wahrscheinlichkeit, noch einmal eine Martinsyde vor die Linse zu bekommen, steht bei plus/minus 0.









