



## „topfit“ - RALEIGH M 21 500sv 1928

Darüber, wie der Fahrradgigant Raleigh 1928 seine neue Modellreihe mit den beigen Tankflanken eingeführt hat haben wir [HIER](#) schon einmal berichtet, wiederholen es aber gerne, weil der Text ja auch auf das hier vorgestellte Model 21 passt:

Auf der Londoner Motor Show im Jahr 1927 stellte Raleigh aus Nottingham eine neue Motorrad-Modellreihe vor. Es handelte sich um seiten-gesteuerte Tourenmaschinen mit 250, 350 und 500ccm Hubraum, dazu gesellte sich auch ein Halbliter Sportmodell mit im Kopf hängenden Ventilen und hochmodischer Doppelport-Auspuffanlage. Wenig später gab es diese auch in einer kleineren Variante mit 350ccm zu kaufen.

Die Butter aufs tägliche Brot für Raleigh brachten hauptsächlich die Tourenmodelle mit stehenden Ventilen. Die waren optisch sehr gefällig, ab 1928 war der Tank bei allen Modellen mit beigen Seitenflächen aufgefrischt, acht verschiedene Modelle mit SV und OHV Motoren hatte Raleigh im

Programm, von 250 bis 500ccm Hubraum. Die Motoren waren im eigenen Haus entwickelt worden, ebenso die Getriebe. Unter dem Namen Sturmev Archer wurde beides auch an Konfektionäre in die ganze Welt verkauft, schließlich gehörte auch diese Marke zum Raleigh Konzern (um nicht mit seinen eigenen Kunden zu konkurrieren, traten deshalb die Raleigh Werksmodelle im Ausland unter den verschiedensten Namen an). Trotzdem konnte sich Raleigh in der Motorradwelt nicht unter den Marktleadern positionieren, zu groß war die Konkurrenz, zu schlecht außerdem die Wirtschaftslage. Die Nottinghamer reagierten auf die Weltwirtschaftskrise und stellten 1934 die Motorradproduktion ein – zum zweiten Mal, auch 1905 hatte man sich bereits einmal zu diesem Schritt entschlossen. Mit Ausnahme eines kleinen Ausflugs in die Mopedszene in den 50er Jahren konzentriert sich Raleigh seitdem ausschließlich auf die Fahrradherstellung, und das mit großem Erfolg.



Wie oben schon erwähnt handelt es sich bei unserem Fotomodell um eine M 21 aus 1928 mit dem seitengesteuerten 500er Motor, also eine klassische Tourenmaschine in bestem britischem Design: der Lucas Magnet liegt vor dem Motor, wird von einer auf der rechten Seite liegenden gekapselten Kette angetrieben. Dort befindet sich auch die Simplex Ölpumpe. Auf der linken Seite verdeckt ein Blechkasten etwas die Sicht, er fungiert als Gehäuse für die Primärkette, die zum handgeschaltetem Sturmey Archer-Dreigang-Getriebe führt. Von dort führt der Sekundärtrieb zum Ritzel am Hinterrad. Der Amal Vergaser ist ebenso ein Kind seiner Zeit wie die Trommelbremsen vorne und hinten.

Gehört der schön patinierte Raleigh-Tourer Christian Bergbauer aus Grünau im Almtal. Er hat die Maschine technisch topfit gemacht, optisch sieht er aber keinen Grund, irgendetwas am Zustand zu ändern – wir geben ihm Recht ...



## Raleigh.

Auf der diesjährigen Olympia-Show in England erregte der Stand der Raleigh Cycle Company Ltd. berechtigtes Aufsehen.

Diese Fabrik hat für die Saison 1928 bedeutende Verbesserungen an sämtlichen Modellen vorgenommen. Wir wollen nur die wichtigsten Charakteristiken und Neuerungen der neuen Modelle besprechen:

Besonderes Augenmerk wurde bei sämtlichen Typen auf eine tiefe Sattellage gelegt. Der Abstand der Satteldecke vom Boden beträgt nur 68 cm! Die Rahmen waren schon immer von vorbildlich solider Konstruktion, umsomehr als nach Oesterreich nur die sogenannten Colonial-Modelle geliefert werden, deren Rahmen



Raleigh 4-98 P.S. Mod. 21.

nicht nur in besonders verstärkter Ausführung erzeugt, sondern auch einer besonderen Belastungsprobe und Materialprüfung unterzogen werden. Jeder Raleigh-Fahrer kann daher auch die schlechteste österreichische Bezirksstraße ohne Herzklopfen befahren. Der Bodenabstand des unteren Rahmenrohres wurde noch vergrößert, so daß ein Aufschlagen des Karters mit Sicherheit vermieden wird.

Sämtliche Modelle wurden mit der neuen Brampton-Sports-Gabel mit Stoßfängern ausgestattet, die Modelle von 350 ccm aufwärts sind außerdem noch mit Steuerungsdämpfern versehen.

Große Sorgfalt wurde auf die Ausgestaltung der Bremsen verwendet, welche durch ihre große Dimensionierung ein sicheres Funktionieren auch bei langem Bergabfahren gewährleisten. Ueberhaupt war die Fabrik diesmal besonders auf die persönliche Sicherheit und Bequemlichkeit des Fahrers bedacht. An Stabilität und Bodenfestigkeit ist die Raleigh Maschine heute besonders hervorragend.







