

## “Cool(ed)” - S.O.S. Stevens 600sv 1936



Peter Ehringer hat unser Fotomodell 2011 bei British Only - einem auf Engländer spezialisierten Oldtimerhändler im oberösterreichischen Pettenbach - gefunden, wo es schon drei Jahre lang auf einen neuen Besitzer gewartet hatte. Offenbar konnte niemand so recht etwas mit dieser wassergekühlten Maschine anfangen, über die es kaum Informationen gibt und die in der Motorradgeschichte so gut wie keine Spuren hinterlassen hat. Ein Fall also für einen Tüftler mit Know How und Erfahrung, einem Hang zu unausgereifter Technik, und einer detektivischen Vorbelastung. Mit einem Wort: ein Fall für Peter Ehringer.

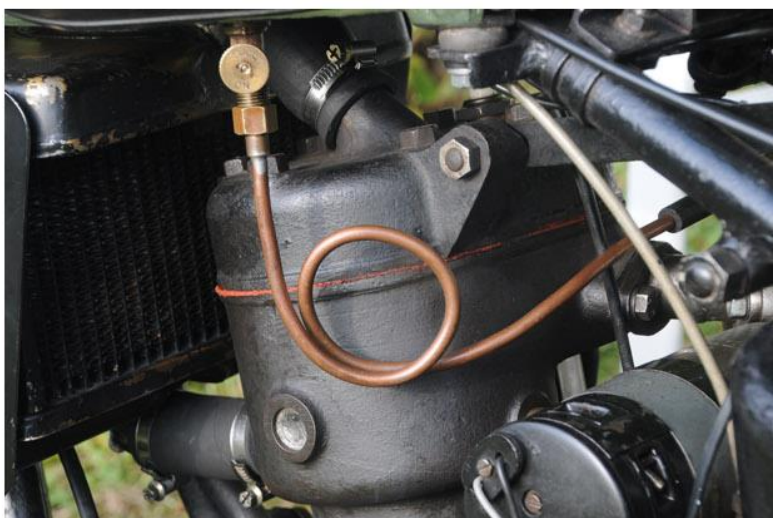
Der damals eigentlich deshalb zu British Only gekommen war, um dort eine für ihn reservierte Trial Norton abzuholen – dabei die mysteriöse Maschine entdeckte, ihrem unvollkommenen Charme nicht widerstehen konnte und sie mitnahm. Weil: komplett mysteriös im Sinne von namenlosem Phantom war sie eh nicht, einige Eckdaten waren ja bekannt: nämlich dass es sich um eine S.O.S. aus Birmingham handeln würde, das Baujahr mit 1936 anzunehmen sei, und es wohl ein Einzelstück, vermutlich

ein Prototyp sei. Denn S.O.S. war zu dieser Zeit sehr wohl für die Herstellung wassergekühlter Motorräder bekannt, die aber hatten Zweitaktmotoren mit maximal 250ccm Hubraum. Hier aber handelt es sich um einen seitengesteuerten Viertakter mit einem mächtigen Volumen von 600 Kubik, und so etwas scheint im Portfolio von S.O.S. nicht auf.

Peter beschäftigt sich ja schon seit ewig und drei Tagen sehr intensiv mit den Produkten der Stevens Brüder. Die ja die Firma

AJS gegründet hatten, die in den 30er Jahren aber im Matchless Konzern aufgegangen war. Die Brüder versuchten aber 1934 einen Neuanfang als LS Stevens mit einem dreirädrigen Transportfahrzeug, das von einem wassergekühlten Einzylinder angetrieben wurde – eben jenem Motor, der sich in leicht modifizierter Form in dieser S.O.S. findet, und von Peter sofort als solcher erkannt wurde.

Die Maschine war fahrbereit, die erste Testfahrt unternahm Peter noch vor dem Kauf. Mit der Erkenntnis, sie zwar unbedingt haben zu wollen, sich damit aber eine Menge Tüftelei und Arbeit – und womöglich auch Ärger - einzuhandeln. Angefangen hat er damit, Kontakt zu den Vorbesitzern aufzunehmen, darunter einem Mister Alan Redman aus Großbritannien.



Es entspann sich ein Mail-Kontakt, durch den Peter einiges über die Vorgeschichte der S.O.S. erfuhr, beginnend im Jahr 1972. Damals war nämlich Alan Redmans Vater in Pension gegangen, und hatte sich – als Biker der alten Garde - nach einem Restaurationsobjekt zur Gestaltung seiner neu gewonnenen Freizeit umgesehen. Dabei ist er auf T. G. Meeten gestoßen, der in der Nähe eine Motorradhandlung betrieb, in der er vornehmlich Maschinen einer Marke vertrieb, die 1927 von Vale-Onslow gegründet, von

ihm aber 1933 übernommen wurde, und die er bis 1939 produziert hatte: S.O.S.

Besonders ins Auge gestochen ist Redman senior die große 600er, weil sie ein Viertakter war – Meeten fand nämlich Viertakter als zu kompliziert und hatte sich eigentlich ausschließlich auf Zweitakter spezialisiert – und vor allem, weil sie noch im Projektstadium war und eine Menge Arbeit versprach – es ging ihm ja darum, sinnvoll seine Zeit zu verbringen. Alan war der Meinung, dass Meeten Rahmen

und Motor erst nach dem Krieg „verheiratet“ hätte - was sich inzwischen aber als falsch herausgestellt hat. Aufbauend auf dieser vage zusammengestellten, nicht fahrbereiten Kombination Fahrwerk/Motor trieben Vater und Sohn die Fertigstellung voran, und konnten anfang 1978 erste Laufversuche damit unternehmen („*early in 1978, we ran it on a track briefly and found that it had possibilities*“ – O-Ton Alan Redman).

Leider verstarb Vater Redman kurz darauf, und der Junior verlor jegliches Interesse am S.O.S. Projekt. Die Maschine verschwand in einem Keller, setzte Staub und viel Rost an. Erst als auch Alan über 20 Jahre später die Pensionsreife erlangte, erinnerte er sich wieder an die Maschine im Keller. Eine Rostkur war seine erste Beschäftigung im neuen Unruhestand, allerdings nur deshalb, um den Marktwert anzuheben: er brauchte Geld und wollte das Motorrad verkaufen. In Alan Curtis, seines Zeichens S.O.S. Spezialist beim VMCC, dem britischen Vintage Motorcycle Club, fand er einen Interessenten, der sie ihm auch abnahm. Weil sie aber nicht recht in seine Zweitaktsammlung passte, hat er sie an Mark Upham von British Only weiterveräußert, und so kam sie nach Österreich und fand dort endlich in Ehringer Peter einen neuen Besitzer.

Peters Bestandsaufnahme ergab viele eindeutige Hinweise auf S.O.S. – zB das Fahrwerk mit den für die Birminghamer typischen 21“ Laufrädern und dem mit knapp 10 Kilo extrem leichten Doppelrohrrahmen. Aber auch viel zugekaufte Komponenten wie damals üblich waren montiert: die Webb Gabel, Blechteile von Enfield, ein fußgeschaltetes Albion Viergang-Getriebe, ein mit 10/45 gestempelter Zündmagnet von Lucas – dazu der wassergekühlte 600er Stevens Motor mit einem

Bohrung/Hub Verhältnis von 85 x 106 - und einer Laufleistung von 25 Meilen am Smith Tacho. Die sich inzwischen auf 3036 Meilen erhöht hat, denn Peter war im Coronajahr 2020 fleißig unterwegs damit, nachdem die S.O.S. mittlerweile alltagstauglich ist. Bis dieser Zustand erreicht war, hat er aber viel Schweiß vergossen und sich viel Dreck unter seinen Fingernägeln angesammelt. Wie er nicht anders erwartet hatte, zeigte die S.O.S. im Kaufzustand mehr als nur Mucken: sie ließ sich nur

widerwillig starten, und wenn sie einmal in Fahrt war, genügte die kleinste Steigung, um den Zylinder zu einem Schnellkochtopf werden und die Ausgleichsbehälter übergehen zu lassen. Peters Sanierung des Fahrzeugs war also keine Restauration im üblichen Sinne, die sich an irgendeiner Originalität orientieren musste, sondern es war technische Optimierung, die unter anderem folgende Modifizierungen einschloss:

Zuerst hat er den Schwalbenschwanz-Endtopf weit nach hinten verlegt. Vorher saß er so weit vorne, dass er sogar beim Schalten im Weg war. Dann hat er das Übersetzungsverhältnis am Getriebe geändert, primär kürzer und sekundär länger ausgelegt, so dass die Maschine sich jetzt willig und erfolgreich ankicken lässt. Zudem hat er die gesamte Elektrik samt Beleuchtung erneuert. Das Anbringen von Werkzeugkästen und anderer Blechteile aus dem Ersatzteillager sind eher kosmetischer Natur. Die meiste Arbeit hat aber das Kühlsystem gemacht. Peter hat Hochleistungsnetze im Kühler montieren lassen, und einen mit einer elektrischen Keramikpumpe versehenen Zusatzkühler angebracht (der stammt aus seinem alten Citroen 2 CV, passt aber so genau als wäre er für die S.O.S. entworfen worden). Strömungstechnisch höchst ungünstig war die direkte Verbindung vom Zylinderkopf zum Kühler. Peter hat bei letzterem eine Messingkuppel aufgelötet, wodurch die Zuleitung jetzt um 5 Zentimeter höher gewandert ist. Auch die Luftleitbleche sind seine Idee, sie versorgen den Kühler mit zusätzlicher dem Fahrtwind abgerungener Frischluft.

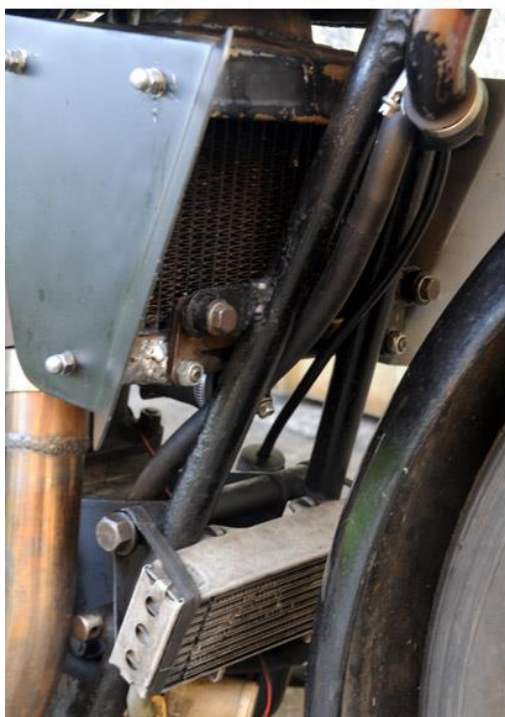
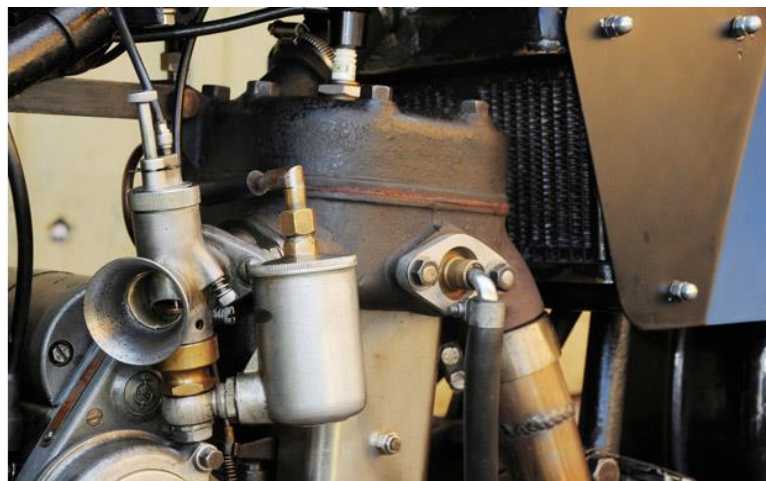


Wie gut das System jetzt funktioniert und wie kräftig der Stevens Motor arbeitet hat Peter bei Testfahrten auf den Gaisberg bei Salzburg erfahren. In knapp 8 Minuten hat er die 8,98 Kilometer lange Strecke zurückgelegt, dabei 672 Höhenmeter mit Steigungen bis zu 16% überwunden. Die 600er erreicht Spitzen von 110 Km/h, verlangt auch bergauf nur nach dem vierten, höchstens dritten Gang, hat aber so viel Schmalz, dass Peter bei der ersten Fahrt sechs gerissene Speichen zur Kenntnis nehmen musste. Und einen zerbröselten Spritzgussvergaser – den er inzwischen durch einen Messingverdichter ersetzt hat, den er allerdings von 19“ auf das erforderliche Maß von 22“ aufgebohrt hat.

Zwischenzeitlich ist er auch weiter der Geschichte des Motorrads nachgegangen, und hat sich an den oben schon erwähnten S.O.S. Sammler Alan Curtis gewandt. Sehr viel Licht konnte der aber auch nicht auf die Vorgeschichte werfen, aber er hat den Mann ausfindig gemacht, der seinerzeit die Stevens S.O.S. zusammengebaut hat – was in den den späten 30er Jahren geschehen sein muss. In einem Brief an Curtis bestätigt Don Vickrage, bei S.O.S. in Montpellier, St. Camphill in

Birmingham angestellt gewesen zu sein. Er hat damals das Fahrwerk – wie alle S.O.S. Rahmen bei Alfred Brookes in der Highgate Road, Camphill, geschweisst – vorbereitet, und Motor, Getriebe und den Kühler drangebaut. In dem – noch nicht fahrbereiten - Zustand habe er sie das letzte mal gesehen, als er die Firma verlassen musste, die wegen des Kriegsausbruchs geschlossen wurde. Don erzählt in seinem Brief noch andere launige Geschichten aus seinem Berufsleben und seinen

Kontakten mit Benzinbrüdern, die aber in keinem Zusammenhang mit S.O.S. stehen, ihn aber als Original erscheinen lassen, wie es gut zur Geschichte von S.O.S und auch dieser Maschine passt. Am Ende des Briefes weist er zB darauf hin, dass er „jetzt gehen müsse, weil seine Tochter zum Essen gerufen habe, er vorher aber noch nach seiner bettlägerigen Frau sehen wolle, die 82 ist, während er in drei Monaten den 92er feiern würde“.



Für englische Windgesichter ist hohes Alter also kein Grund, sich nicht mehr für Motorräder zu interessieren. Wofür das beste Beispiel der Gründer von S.O.S. ist, welcher der Marke auch seinen Namen lieh: das Kürzel steht nämlich für „Super-Onslow-Special“, der Chef hieß mit vollem Namen Leonard „Leslie“ Hubert Vale-Onslow, genannt Len. Er kam im Mai 1900 als zweitjüngstes von neun Kindern auf die Welt, und sein erstes Motorradabenteuer „erfuhr“ er bereits mit acht Jahren. Von seinen älteren Brüdern lernte er das Modifizieren von Motorrädern, und 1923 baute er bereits sein erstes eigenes Gerät – für den Einsatz bei Wettbewerben. In der motorsportinteressierten Nachbarschaft in seinem Heimatort Hallow im County Worcestershire entstand Interesse, das zur Gründung eines Unternehmens führte, das zuerst in der Autowerkstatt seines Bruders angesiedelt war. Lens Problem dabei war, dass er wegen des Fehlens von erforderlichem Gas im ländlichen Raum seine Rahmen nicht löten konnte, fürs Autogen-Schweißverfahren aber Rohre aus Chrom-Molybdän-Stahlrohr benötigt hätte, die man damals aber – wenn überhaupt - nur mit einer speziellen Erlaubnis des Luftfahrtministeriums beziehen konnte. Welche Onslow nach hartnäckigen Verhandlungen tatsächlich auch erhielt. Trotz Duplex-Bauweise zeichneten sich seine geschweißten Rahmen durch ihr geringes Gewicht aus, wogen nur 19 Pfund, also knapp 10 Kilo. Und hielten trotzdem allen Anforderungen stand – wie Don Vickrage in seinem Brief berichtete, kam es von Seiten der Kunden zu keinen Reklamationen, höchstens zu Sonderwünschen in Punkto Radstand

1927 stellte Onslow die ersten Serienmodelle auf den Motorradmessen vor – mit Villiers Zweitaktmotoren, auf Wunsch aber auch mit seiten- und obengesteuerten Aggregaten von Jap. Die Hubräume reichten von 150 bis 350 Kubik. Ab 1930 gab es aber nur mehr Zweitakter mit Villiers Motoren. Um Transportwege zu verkürzen, Liefer-schwierigkeiten zu umgehen und somit die große Nachfrage befriedigen zu können, übersiedelte S.O.S. 1932 nach Birmingham. Onslow entwickelte unter Verwendung der Villiers Super Sport- und Brooklands Motoren auch Rennmaschinen, die sich sogar auf der Isle of Man

mit Platzierungen unter den Top Ten behaupten konnten. Ein Wendepunkt kam 1933, als Onslow sein Unternehmen an Thomas George Meeten verkaufte. „Tommy“ Meeten war ein erfahrener Rennfahrer, der auf der Brooklands-Bahn ebenso erfolgreich war wie bei den anspruchsvollen Six Days Trials. Meeten fuhr ausnahmslos Zweitakt-Motorräder (von Francis Barnett), war deshalb als „Mr. Two Stroke“ bekannt. Somit schien er der richtige Mann zu sein, S.O.S. im Sinne des Firmengründers weiterzuführen – und zwar mit Villiers Zweitaktern, die noch von Onslow drei Monate vor Verkauf auf

Wasserkühlung umgerüstet worden waren. Zum Erfolgsmodell wurde die 250er, die sich auch bei Wettbewerben bewährte. Was dem Kürzel „S.O.S.“ zu einer neuen Interpretation verhalf: „so often successful – so oft erfolgreich“. „So obviously superior – so offensichtlich überlegen“ und „success on success – Erfolg an Erfolg“ waren Auslegungen schon zu Onslows Zeiten gewesen. Das weltweit jedem Menschen bekannte Notsignal SOS als Markennamen herzunehmen war marketingtechnisch sein erster Geniestreich gewesen.

Meeten führte S.O.S. ausschließlich mit Zweitaktmodellen bis zum bitteren Ende weiter – die Fabrik wurde im Krieg ausgebombt. Was er mit dem Stevens Motor im Sinn hatte, ob er doch auch die Herstellung von Viertaktmodellen ins Auge fasste, kann nur vermutet werden. Angeblich hatte er einen zweiten solchen Motor, der allerdings etwas anders aufgebaut war. Nach dem Krieg war wegen der Zerstörung der Fabrikanlagen eine Wiederaufnahme der Motorradproduktion unmöglich, Meeten hielt sich mit dem Verkauf über den Krieg geretteter S.O.S. Maschinen (und später auch anderer Marken) über Wasser, trennte sich später aber von allem, was ihm vom Fahrzeugbau geblieben war und zog sich auf seine Farm in Surrey zurück. Anders Len Onslow: der hatte in Sparkbrook, Birmingham, eine Motorradhandlung eröffnet, über der er wohnte und in der er auch S.O.S. Motorräder im Sortiment führte. Während und auch nach dem Krieg kaufte er komplette Bestände anderer Händler auf, die ihre Geschäfte aufgeben wollten oder mussten. Das war ersatzteiltechnisch hilfreich bei Restaurationsarbeiten, denen er sich später zuwandte – als er seine Firma offiziell schon an seine Nachkommen übergeben hatte. Er blieb aber aktiv, restaurierte, kaufte und verkaufte – und fuhr Motorrad. Bis ins hohe Alter. Zu seinem 100ten Geburtstag fuhr er angeblich auf seinem Motorrad zum Buckingham Palast, um sich von der Queen – die ihn fünf Jahre zuvor als „ältesten Arbeiters Großbritanniens“ mit dem Titel „Member of the British Empire, MBO“ geehrt hatte – persönlich gratulieren zu lassen. Seine letzte aktive Fahrt auf einer S.O.S. hat er im Alter von 102 Jahren unternommen. Gestorben ist er im Jahr 2004, wenige Tage vor seinem 104 Geburtstag. Den Trauerzug begleiteten 100 Biker auf ihren Maschinen, bei der Messe wurde „born to be wild“ gespielt ...



