

SCOTT Squirrel Two Speed

1914 - 1923



Alfred Angus Scott war schon als Kind schwer an allem, das sich bewegen lässt, interessiert. Am 5. Oktober 1874 in Bradford im englischen Yorkshire als zehntes Kind seiner Eltern geboren (nach ihm kamen noch zwei), hatte er das Glück, nicht als Arbeiter in irgendeine Fabrik gesteckt zu werden, sondern eine Ausbildung beim Schiffsmaschinenhersteller Corliss machen zu dürfen. Nach Beendigung seiner Lehre versuchte er sich in der Fahrradindustrie und entwickelte eine neuartige Felgenbremse, für die er 1894 auch ein Patent erhielt.

Sein älterer Bruder Walter beschäftigte sich damals intensiv mit Zweitaktmotoren und erweckte damit das Interesse des Jüngeren. Alfred begann 1898 mit der Konstruktion eines Zweizylinder-Zweitaktmotors, bei dem die Schwungmasse am Mittel der Kurbelwelle saß und die Schwertpeuel fliegend gelagert waren. Dieser luftgekühlte Motor hatte

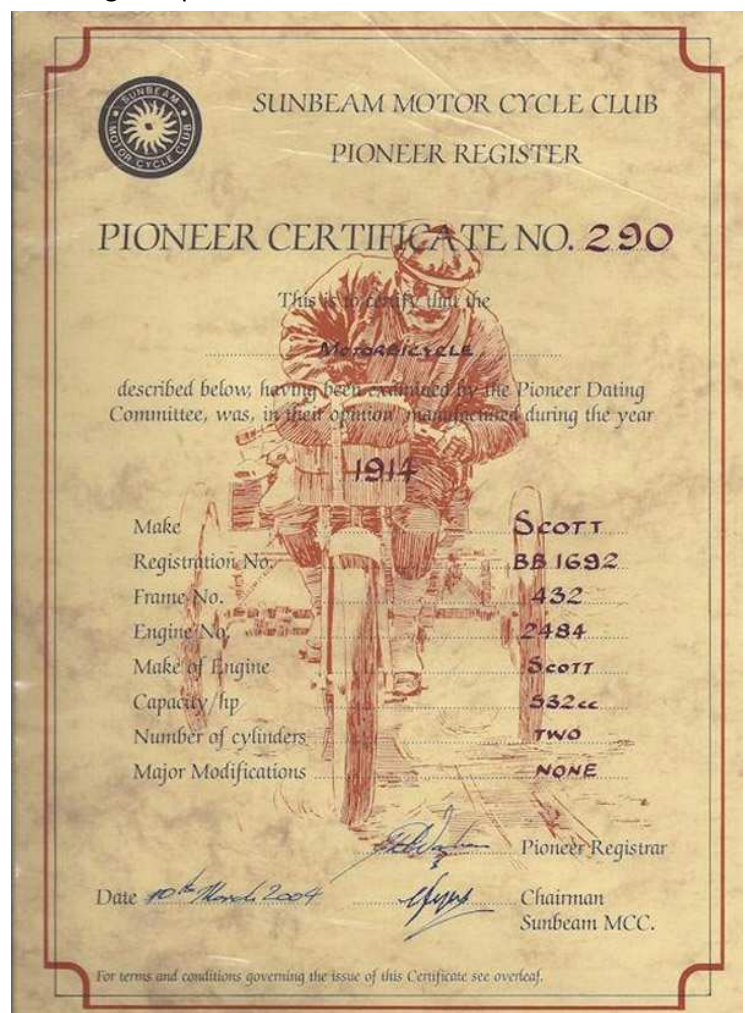
einen Hubraum von 130 ccm, und wurde flugs unterhalb des Lenkkopfs an Alfreds Premier Fahrrad montiert. Auf eine Weiterentwicklung dieses Dreikanal-Zweitakters, jetzt schon mit wassergekühlten Zylinderköpfen und 333ccm Hubraum, erhielt er 1904 ebenso ein Patent wie auf einen zweidimensionalen Rahmen, der ausschließlich aus geraden Rohren bestand. In den Fabrikhallen der Brüder Jowett entstanden daraus die ersten fünf Stück Scott Motorräder. Als die Jowetts allerdings die Hallen selbst für den Automobilbau benötigten, suchte sich Scott Geldgeber und gründete 1908 die Scott Engineering Company in seinem Heimatort Bradford. Dort baute er die Zweitaktmotoren in Rahmen ein, die Enfield nach seinen Plänen für ihn baute. 1911 - die Hubräume seiner Motoren waren inzwischen auf einen halben Liter gewachsen - hatte er bereits genug Kapital ansammeln können, um in Shipley ein Grundstück zu erwerben und eine neue, größere Fabrik aus dem Boden zu stampfen.



Scotts Motorräder waren gut erdacht und gut gemacht, sie entsprachen allerdings optisch überhaupt nicht den Erwartungen der männlich/sportlichen Klientel: der dreieckige, weit nach unten gezogene Rahmen mit dem tiefen Durchstieg erinnerte an ein Damenfahrrad, zudem war alles an seiner Maschine sehr leicht und filigran. Scott war eben ein Feingeist, der in seiner Freizeit auch virtuos am Klavier zu glänzen wusste. Aber ihm war klar, seine Entwicklung musste sich im Motorsport bewähren. Erste Erfolge gab es bei Bergrennen - er saß dabei selbst im Sattel - aber die große Herausforderung hieß damals Tourist Trophy. Scott schickte erstmals 1909 einen Werksfahrer, der aber durch einen Sturz in der letzten Runde ausschied. 1910 musste sich die Mannschaft, die jetzt schon aus zwei Fahrern bestand, mit Plätzen im hinteren Feld begnügen. Besser lief es 1911, zwar schieden alle drei Fahrer vorzeitig aus, aber Frank Philipp - übrigens ein Neffe von Scotts Frau - hatte auf seinem bereits mit einem Einlassdrehchieber ausgestatteten Renner die schnellste Runde gefahren. Im Jahr darauf lief dann alles wie geschmiert: Frank Applebee legte wieder die schnellste Runde hin und gewann überlegen. Neider, die den Erfolg auf Appelbees Können und nicht auf die Maschine zurückführten, wurden 1913 eines besseren belehrt. Wieder siegte die Two-Speed Scott, diesmal war es aber H. O. „Tim“ Wood, der neben dem Sieg auch wieder mit der schnellsten Runde in den Annalen vermerkt wurde. So schien es 1914 weiter zu gehen: nachdem Wood wieder die Rekordrunde gefahren war, fiel er aber aus. Der Beginn des ersten Weltkriegs beendete vorerst weitere Rennaktivitäten.

Wir sind damit in dem Jahr angelangt, aus dem unser erstes Fotomodell stammt: ein Two-Speed Tourenmodell aus 1914. Erst seit kurzer Zeit hatten diese Modelle die wassergekühlten Zylinder mit nicht abnehmbaren Zylinderköpfen, in typischem Rot lackiert (vorher waren entweder die Zylinderköpfe Wasser- und die Zylindergehäuse luftgekühlt, oder umgekehrt). Der Tank sitzt rund um das Sattelrohr, das Blau entsprach wohl dem persönlichen Geschmack des damaligen Besitzers:

üblicherweise waren die Tanks nämlich Bordeauxrot - die Lieblingsfarbe von Scotts Schwägerin - mit zwei silbernen Streifen. Oberhalb der ausladenden Guss-Fußbretter findet der Fahrer links den Fußbremshebel, das eingestanzte Wort „Brake“ verhindert Verwechslungen. Auf der anderen Seite das Pedal für den Gangwechsel: auch hier zeigen „High“ und „Low“ dem Piloten unmissverständlich an, was wo Sache ist. Das Steuer führt vom Lenkkopf in V-Form weit nach hinten und gibt dem Fahrer das Gefühl, das Gefährt völlig unter Kontrolle zu haben, was durch die Teleskopfederung noch verstärkt wird. Der Kickstarter ist übrigens auch eine der Erfindungen, für die Scott ein Patent erhalten hatte. Die Gabel wurde in diesem Baujahr verstärkt, somit ist die Maschine auch beiwagentauglich. Der Hubraum liegt jetzt bei 532 ccm (73 x 63,5 Bohrung x Hub). Das Fahrwerk ist es, das die Rennerfolge erklärt: in Punkto Kraft konnte die Scott mit der viertaktenden Konkurrenz nämlich nicht mithalten. Aber der tiefe Schwerpunkt des nur 19 Kilogramm schweren Motors in dem ebenfalls sehr leichten, aber äußerst verwindungssteifen Rahmen mit der gut gedämpften Gabel machten das Erfolgsrezept aus.



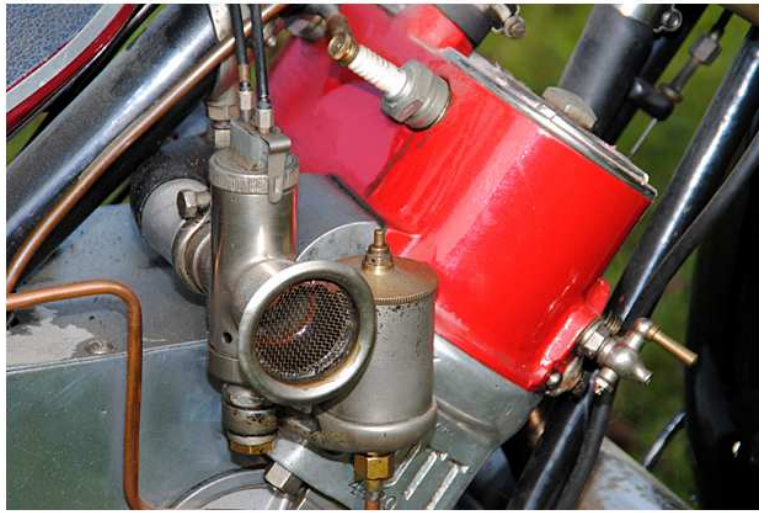
Scott 532 Two Speed 1914





Scott Squirrel Two Speed 1921





Scott Squirrel Two Speed 1921



Ein Rezept, das für Alfred Scott zu verbessern oder weiter zu entwickeln nicht notwendig war. Er wendete sich anderen Projekten zu: um ein skurriles, dreirädriges Gefährt zu bauen, das er Sociable nannte, verließ er zusammen mit seinem Bruder die Scott Engineering Company und gründete in seinem alten Werk in Bradford ein neues Unternehmen, die Scott Autocar Company. Das Fahrzeug, das aussah wie ein Auto, bei dem das linke Vorderrad abgesprungen ist, war allerdings zu weit am Publikumsgeschmack vorbei geraten, um Käufer zu finden. 1924 musste das Werk geschlossen werden. Das erlebte Alfred Angus Scott nicht mehr, er hatte sich auf einer seiner vielen Wanderungen durch sein geliebtes Yorkshire verkühlt und starb am 11. August 1923 an einer Lungenentzündung – er war nur knapp 49 Jahre alt geworden.

Die Scott Engineering Company aber bestand weiter, hieß jetzt aber Scott Motorcycle Company. Harry Shackleton und William Cull entwickelten neue Modelle, die aber nicht mehr nach dem Geschmack von Alfred Angus gewesen wären. „Squirrel“, „Eichhörnchen“ hießen die, und um ihre Spurtqualitäten zu betonen „Flying Squirrel“, also fliegende Eichhörnchen. Wohl wurde das Zweizylinder-Zweitakt Prinzip beibehalten, aber die Motoren saßen in neuen Doppelrohrrahmen und kamen gewichtsmäßig nicht mehr an das Vorbild

heran. Das Two-Speed Modell wurde noch bis 1931 weitergebaut, war aber leicht verändert worden: die Bosch Magneten durften aus nachkriegspolitischen Gründen nicht mehr eingebaut werden, und die immer sehr defektanfälligen Vergaser aus dem eigenen Werk wurden gegen welche von Binks ausgetauscht. Allgemein waren die Maschinen etwas kompakter geworden, wie wir an unseren weiteren Fotomodellen, Sportausführungen aus 1921, '22 und '23 - baugleich mit 500 und 600 Kubik – erkennen können. 1921 war Scott auch gleich wieder auf die Isle of Man zurückgekehrt, mehr als Plätze im hinteren Feld waren aber nicht drin. Dafür gelang Harry Langman 1922 ein Sprung auf den untersten Platz des Siegerstockerls, im Jahr darauf fuhr er Gespann, führte, stürzte aber in der letzten Runde, rehabilitierte sich dann 1924 wieder in der Soloklasse, wo er aufs Stockerl zurückkehrte – diesmal als zweiter.

Damit endete die TT Erfolgsgeschichte der Zweitaktrennmodelle aus dem Hause Scott (sieht man von Tommy Hatches drittem Platz im Jahr 1928 auf einer Squirrel ab). Wenn man weiß, dass bis 1914 insgesamt nicht einmal 1000 Scotts gebaut worden waren, muss man heute Glück haben, irgendwo einen dieser Pioniere der Zweitaktentwicklung anzutreffen.





Scott Squirrel 600
Two Speed 1922

