“*Wirbelwind auf Reisen*”
TORNAX Model III/30
Jap 1000sv 1930

Ganz allein und verlassen steht sie auf dem Parkplatz, kein Mensch und kein anderes Fahrzeug ist weit und breit zu sehen. Schon von weitem ist unverkennbar, woher das Trumm stammt: ein typischer Brite der Schwergewichtsklasse, den Jap Twin sieht und riecht man hin bis zur Straße, von der aus wir uns nähern. Aber welche Marke ist es? Eine Brough Superior nicht und auch keine Coventry Eagle, ebenso wenig eine Zenith. Es wird wohl eine Matchless sein, oder eventuell eine AJS?

Aber auch aus der Nähe lässt sich das nicht bestätigen. Den Motor als Jap zu verdächtigen war richtig, aber am Tank fehlt jeglicher Hinweis, der einer Identifizierung dienen könnte. Irgendjemand hat dort irgendwann mit dickem Pinsel den roten Lackanstrich erneuert, und dabei wohl auch gleich die Aufschrift oder das Logo übermalt. Stutzig machen uns das Hermes Getriebe, Veigel Tacho und Jaegerruhr am Instrumentenbord und die Handhebel aus unverkennbar deutscher Herkunft. Es wird doch nicht ...?

… jawollll, es wird – eine Tornax sein. Den Namenszug finden wir an den Gummis der Fußrasten und am Knauf des Lenkungsdämpfers ist das Logo mit dem züngelnden Fabeltier des Wuppertaler Unternehmens aufgebracht. Über dieses 1926 vom gelernten Goldschmied Ernst Wewer als „Tornax-Motorfahrzeugfabrik Wewer & Schmidtmann“ gegründete Unternehmen, dessen Name als Abwandlung des Wirbelwinds entstanden ist, brauchen wir uns hier nicht weiter auszulassen - die Geschichte ist gut dokumentiert, und auch hier in diesem Magazin wurde schon mehrfach darüber ebenso berichtet wie über die vielen Erfolge im Rennsport, erzielt vor allem in der schweren Gespannklasse.

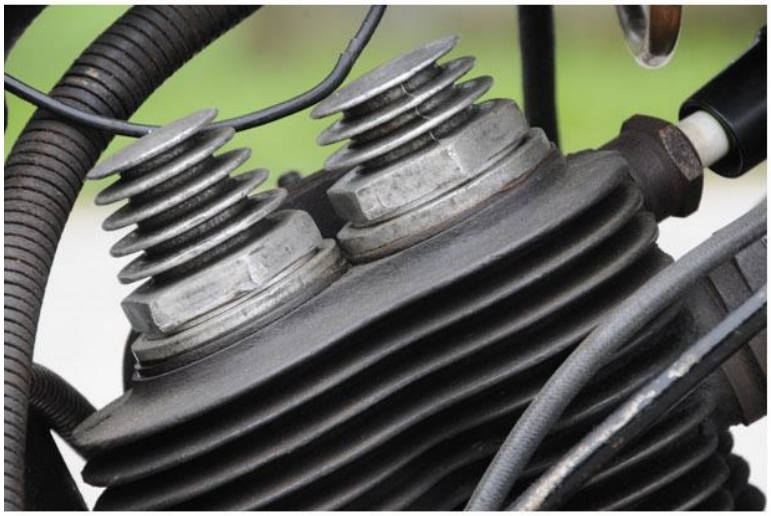
Schauen wir uns stattdessen kurz die Entstehungsgeschichte des Triebwerkslieferanten an, schließlich hat Wewer bis 1933 ja ausschließlich Jap Motoren (Ausnahme: ein 600er Columbus im Jahr 1928) als Antrieb für seine Tornax verwendet. JAP steht für John Alfred Prestwich, der 1874 geboren wurde und sich schon als Junge sehr für Technik interessierte. Mit 14 Jahren baute er selbst eine Dampfmaschine! Weil aber sein Vater Fotograf war, verlegte er sich auf ein anderes Gebiet, er baute Filmkameras und Optiken. Und die waren so gut, dass sogar Robert Falcon Scott bei einer seiner Antarktisexpeditionen eine Prestwich Kamera mit sich führte!

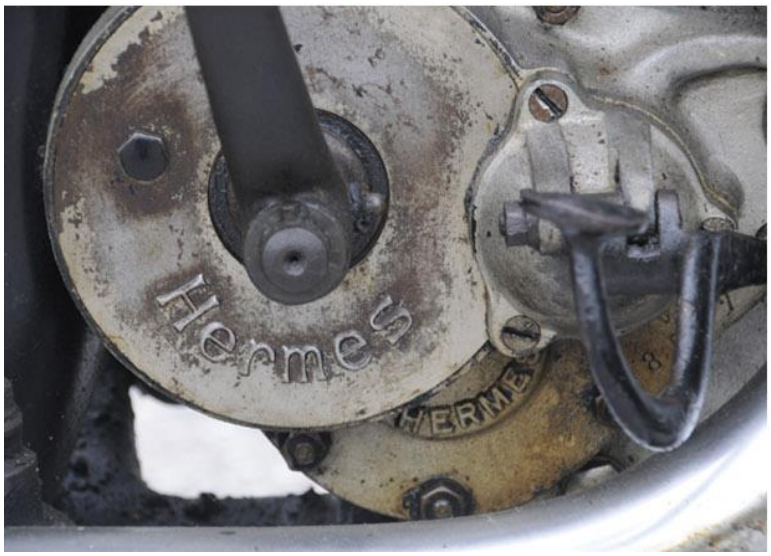
WUPPERTAL LANGERFELD
TORNAX
JAP

Aber die Motoren ließen J. A. nicht los, 1902 entwickelte er seinen ersten Explosionsmotor, einen Viertakter mit 292 ccm Hubraum. Dieser trug bereits sein Namenskürzel JAP auf dem Kurbelgehäuse. Dieser Motor war noch so konzipiert, dass man ihn an jedem herkömmlichen Fahrrad über dem Vorderrad montieren konnte. Der Motorradhersteller Triumph war der erste Kunde Prestwichs, der zu dieser Zeit auch komplette Fahrzeuge baute, zum Beispiel Dreiräder. Auch die wurden von einem Aggregat aus seiner Werkstatt angetrieben, einem Seitenventiler mit 437 ccm Hubraum. Weil sich der Vertrieb von Motoren an andere Hersteller als lukrativer herausstellte (immerhin gehörten so namhafte Marken wie Matchless, Chater Lea und BAT zu seinen Kunden), stellte Prestwich 1910 die Entwicklung eigener Fahrzeuge ein. Zu dieser Zeit hatte er bereits fünf verschiedene Motoren im Angebot, die er an 50 Firmen weltweit verkaufte!

Nach dem ersten Weltkrieg verringerte sich sein Kundenstamm zuerst auf nur mehr 25 Firmen, zu denen aber so prominente wie zB. Brough Superior und Zenith gehörten. Zahlreiche Siege, die mit seinen Motoren errungen wurden, waren aber beste Reklame, und bald lieferte er wieder in alle Welt, darunter auch nach Deutschland (neben Tornax zB an Standard oder Ardie). Weil er aber die Weltwirtschaftskrise heraufdämmern sah (zahlreiche Firmen mussten ihre Tore schließen, andere verlegten sich immer mehr darauf, eigene Aggregate zu entwickeln) suchte er ein zweites Standbein und gründete eine Firma zur Herstellung von Bleistiftminen! Im nachhinein betrachtet eine nicht unkluge Entscheidung, denn in den 30er Jahren ging der Absatz von Einbaumotoren tatsächlich dramatisch zurück. Nach dem Krieg konnten sich JAP Motoren hauptsächlich als Spezialtriebwerke bei Sandbahnrennen bewähren – die Firma selbst war bereits 1945 vom Konkurrenten Villiers übernommen worden.

Die Geschäftsbeziehungen mit J. A. Prestwich waren also die Grundlage für die Entstehung der Marke Tornax, deren Motorräder Charaktereigenschaften wie „robust und schnell“ aufweisen mussten. Entgegen dem Trend in dieser von Wirtschaftskrisen und Arbeitslosigkeit geprägten Zeit legte Wewer 1926 nicht mit einem günstigen Kleinmotorrad los, sondern gleich eine schwere 600er unter dem Kürzel I/26 auf. Die sich auch gleich bei Wertungsfahrten beweisen musste, wobei der Chef höchstselbst (erfolgreich) in den Sattel stieg. 1928 brachte Tornax unter der Bezeichnung III/28 erstmals ein OHV Modell, eine 500er mit Doppelportauspuff und damals sensationellen 22 PS, für Sportfahrer erste Wahl. „Sport“ lautete denn auch die Zusatzbezeichnung für das Modell II/30, eine 600er OHV Einzylinder (mit Single Port) in neuentwickeltem Rahmen, deren Käufern eine Spitze von 135 Kmh + versprochen wurde. Die Typbezeichnung „III“ war zur neuen Speerspitze im Tornax Angebot gewechselt, einer seiten-gesteuerten 1000er, deren Beiname „Reise“ besser als eine lange Beschreibung definiert, wofür sie geschaffen war.

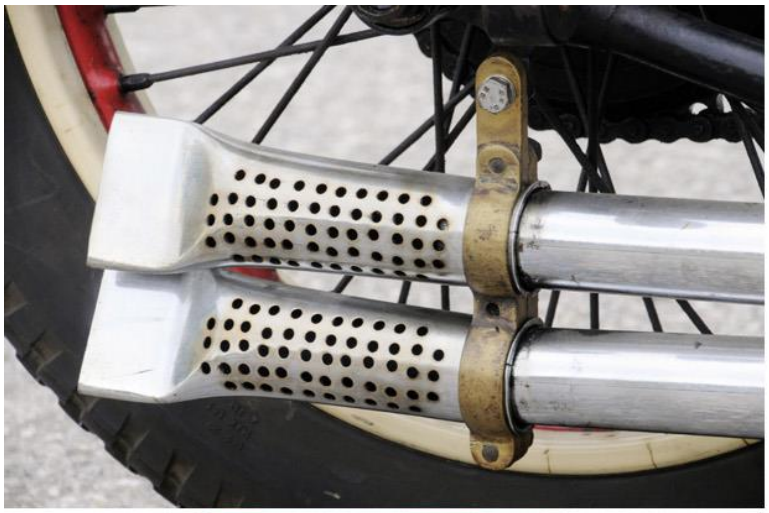



Hermes

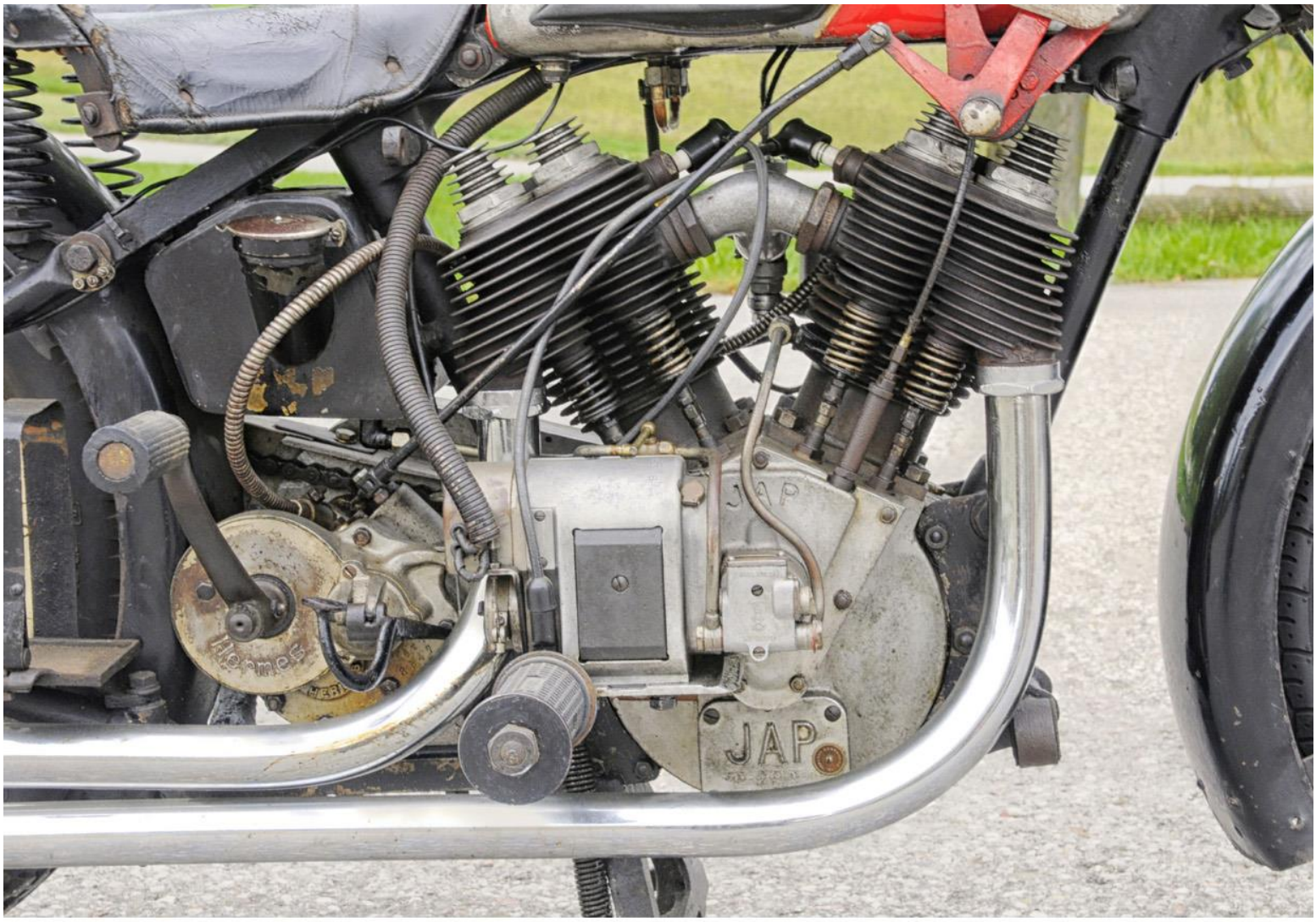
Eine solche 1000er ist es denn auch, die wir hier am Parkplatz gelassen wartend vorfinden. Wie schon eingangs erwähnt wirkt sie sehr britisch, was durchaus als Kompliment gemeint ist. Der robuste Rahmen macht den Eindruck, mit diesem schweren Motor nicht überfordert zu sein. Vertrauen-erweckend auch die Tiger-Trapezgabel in der stärksten Ausführung und die für damalige Verhältnisse großdimensionierten Trommel-bremsen. Für Fahrkomfort sorgen die Continental Reifen mit 3,50 x 19“ vorn und 4 x 19“ hinten. Benutzerfreundlich der Klappkotflügel über dem Hinterrad, der einen Wechel desselben sehr vereinfacht. Dass es sich um ein Luxusmotorrad handelt zeigt die Maschine mit verchromtem Tank, darauf ein Leichtmetall-Instrumentenbord mit Tacho, Kilometerzähler und Drehzahlmesser, die Uhr hingegen war ein Sonderzubehör. Neben dem Tank die Kulisse mit dem Schalthebel (auch an dem hat unser Farbkünstler seine Spuren hinterlassen), mit dem der Pilot die drei Gänge des ebenfalls in Wuppertal hergestellten Hermes Getriebe sortieren kann. Was an unserem Fotomodell fehlt ist der signifikante Doppelscheinwerfer (wie bei Brough Superior), der Tornax Tourenmotorräder dieser Epoche auszeichnet und auch in den Katalogen abgebildet ist.

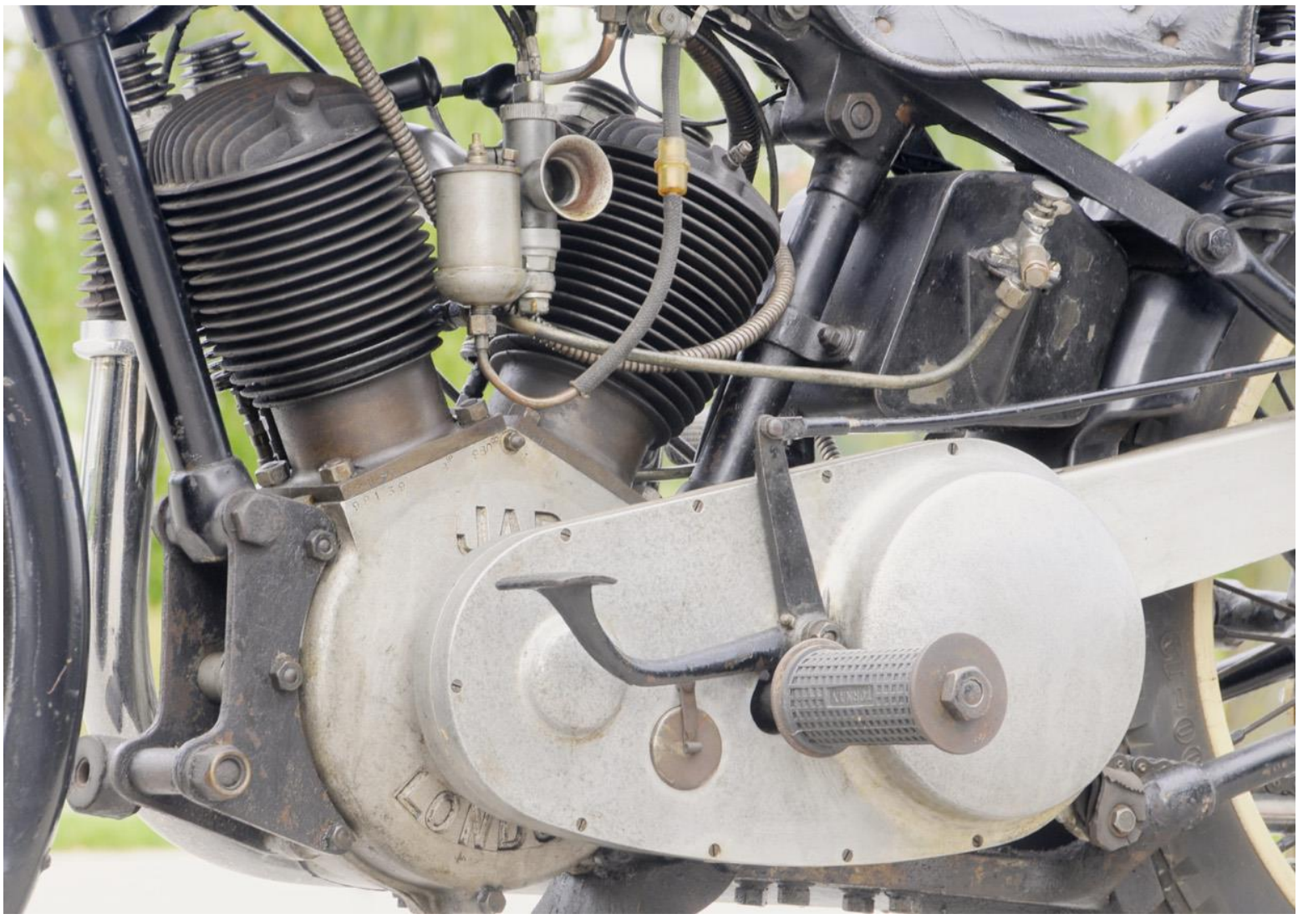
Das Baujahr nehmen wir mit 1930 an – zumindest stammt aus diesem Jahr der Motor. Die Identifizierung von Jap Aggregaten ist anhand der Motornummer ja sehr einfach. In diesem Fall steht das K für 500 cm² mit 85,5mm Bohrung × 85 mm Hub, das T bedeutet Twin und multipliziert das K x2, das W nennt das Baujahr als 1930. Exakt hat der seitengesteuerte KT Motor einen Hubraum von 969 Kubik, der 24 PS leistet. Laut Katalog soll die vollgetankt knapp 200 Kilo schwere Maschine 120 Kmh erreichen können, vielleicht auch etwas mehr. Was aber nur eine untergeordnete Rolle spielt, weil die 1000er in der SV Variante eher für den Gespannbetrieb gedacht war. Für Sportfahrer zog Tornax 1932 ein besonders kräftiges Karnickel aus dem Hut: das Modell III/31 Luxus SuperSport lockte mit dem brachialsten Motor, den Jap jemals zum Kauf anbot: der JTOR (das „R“ steht natürlich für Racing“) mit dem Nickname „two of everything“ (zwei Vergaser mit vier Schwimmerkammern, zwei Magneten ...) holt aus 996 Kubik sagenhafte 70 PS heraus. In seiner Heimat wurde er nur bei Straßenrennen und Rekordfahrten eingesetzt, Wewer meinte aber lapidar „Schnelligkeit ist Trumpf“ und schrieb diese Prämisse auch in seinen Katalog, in dem er der SS eine Spitze von 190 Kmh attestierte! Damit wurde sie zum damals schnellsten Serienmotorrad weltweit – sehr groß wird die Zahl der Wagemutigen allerdings nicht gewesen sein, die dieses Versprechen einzulösen gedachten. 1933 war es damit sowieso vorbei: Importbeschränkungen des neuen Regimes beendeten die Partnerschaft zwischen Tornax und Jap, und die angespannte Wirtschaftslage zwang Wever ohnehin, künftig „kleinere Brötchen“ zu backen.

Unser hier abgebildetes Fotomodell III/30 zeugt von der Hochblüte des Wuppertaler Unternehmens, das den Krieg überlebte und erst 1954 die Tore schloß – Ernst Wewer selbst verstarb in den 60er Jahren. Ein bisschen sehnt die mächtige 1000er sich wohl nach einer Generalüberholung, die den Zustand ihrer damaligen Stellung als luxuriöses Spitzenmodell anpasst. Der Grund, weshalb sie bei unserem Fotoshooting so vereinsamt am Parkplatz stand: sie wartete auf Abholung nach einem Besitzerwechsel. Was inzwischen schon wieder etliche Monate her ist. Wer weiß also, ob sie inzwischen nicht schon längst auf einer Werkbank ihrer Wieder-auferstehung entgegenhofft?



33099
0
20
40
60
140
120
100
Veigel
JAEGER
8 JOURS


JAP
Holmes
JAP


JAP