„mit scharfer Klinge“

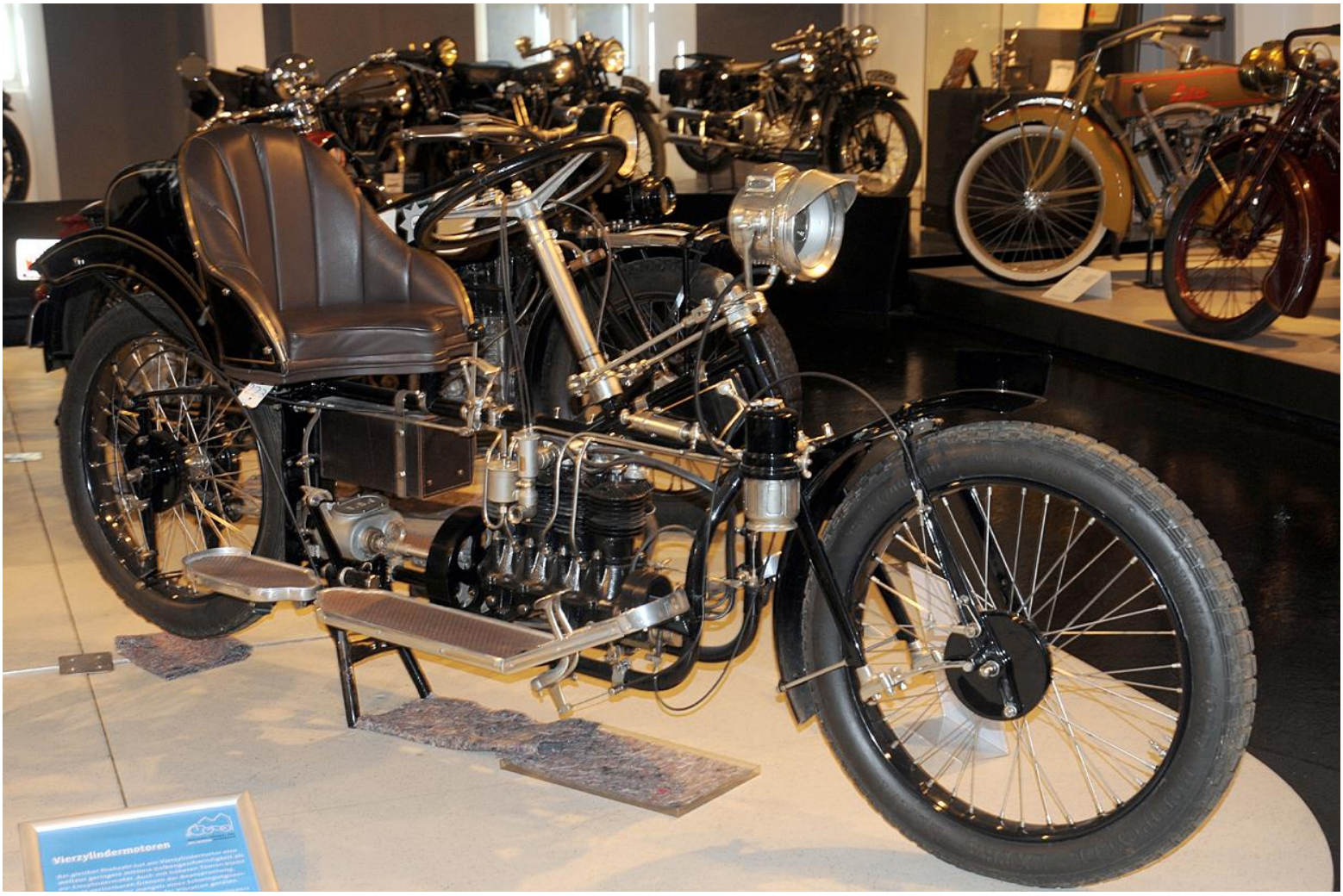
WILKINSON TMC (Touring Motor Cycle) 1000ccm 1913

Selten zahlt es sich aus, wenn ein Fahrzeughersteller seiner Zeit zu weit voraus ist, häufig fährt er damit seiner Kundschaft nämlich davon. So wie es auch bei der Wilkinson der Fall war.

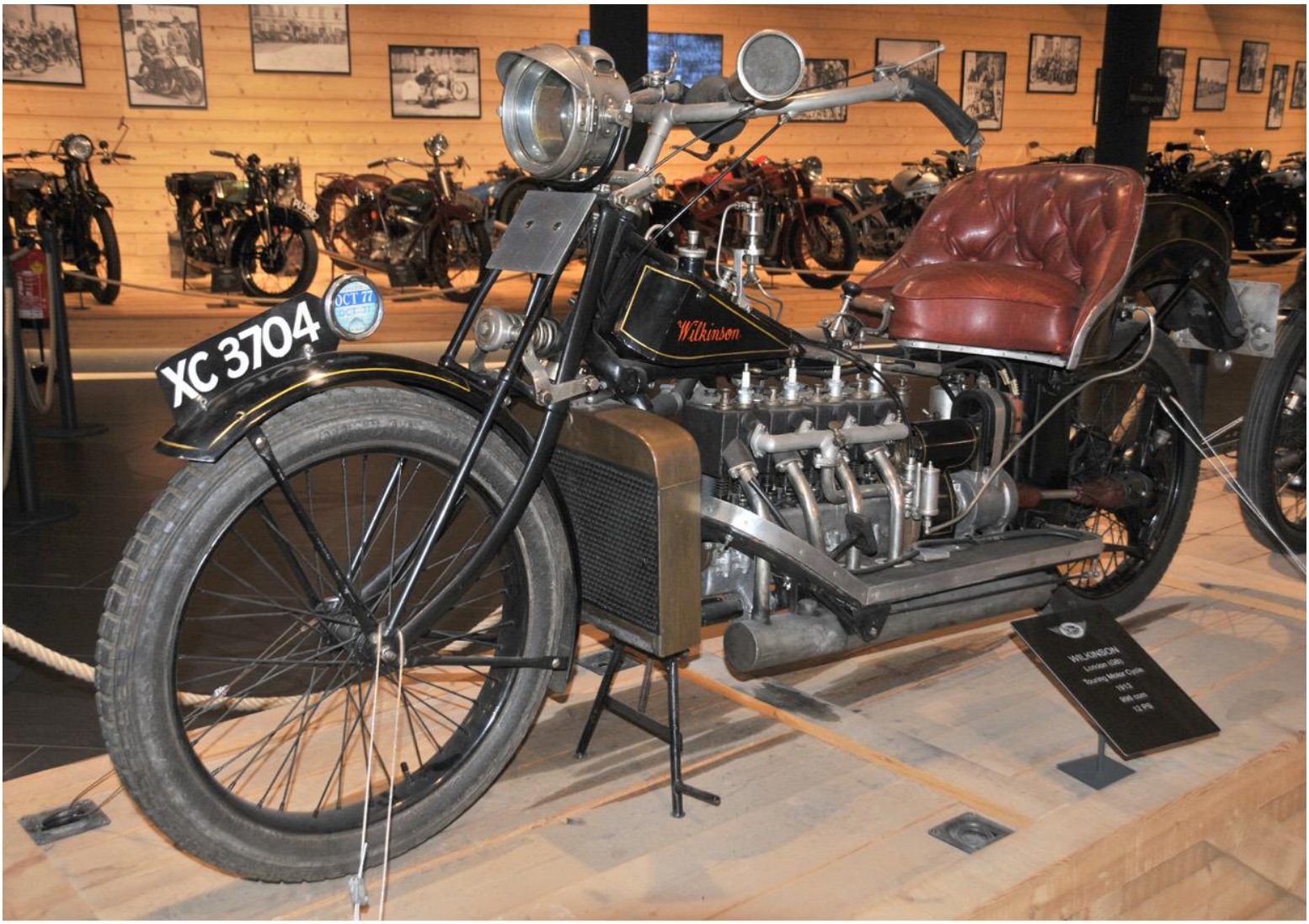
Wilkinson: ein Name, den jeder kennt, den aber kaum jemand mit Motorrädern in Verbindung bringt. „Wilkinson Sword Company“ sagt ja auch deutlich, wofür der Name steht. Was aber nur die halbe Wahrheit ist, denn begonnen hat die Geschichte des Unternehmens 1772 mit Henry Nock, einem Büchsenmacher. Der 1804 seinen Schwiegersohn in die Firma Nock, Jober & Co. aufnahm, welcher außer dem Namen Wilkinson auch seine Fertigkeiten als Schmied mitbrachte und für Schwiegerpapis Kunden Bajonette für den Nahkampf anbot. Es dauerte noch beinahe neun Jahrzehnte, bevor das „Sword“ im Firmennamen benutzt wurde, jetzt aber auch für „zivile“ Rasierklingen stand. Und nur wenige Jahre später – 1903 – auch für Fahrzeuge. Automobile und Motorräder (Antoine), die allerdings aus Belgien importiert und lediglich mit dem eigenen Label versehen wurden. Fünf Jahre später ging Wilkinson eine Kooperation mit einem Konstrukteur aus London ein, ließ von dem ein eigenes Motorrad konstruieren, ein Einzylindermodell – dem bald eine V2 Zylinder folgte. Die allerdings sollte nicht der zivilen Nutzung dienen, sondern als motorisierte Lafette für das von Hiram Maxim entwickelte Schnellfeuergewehr, das auch von der britischen Armee benutzt wurde. Die allerdings kein Interesse an dem V2-Motorrad hatte.

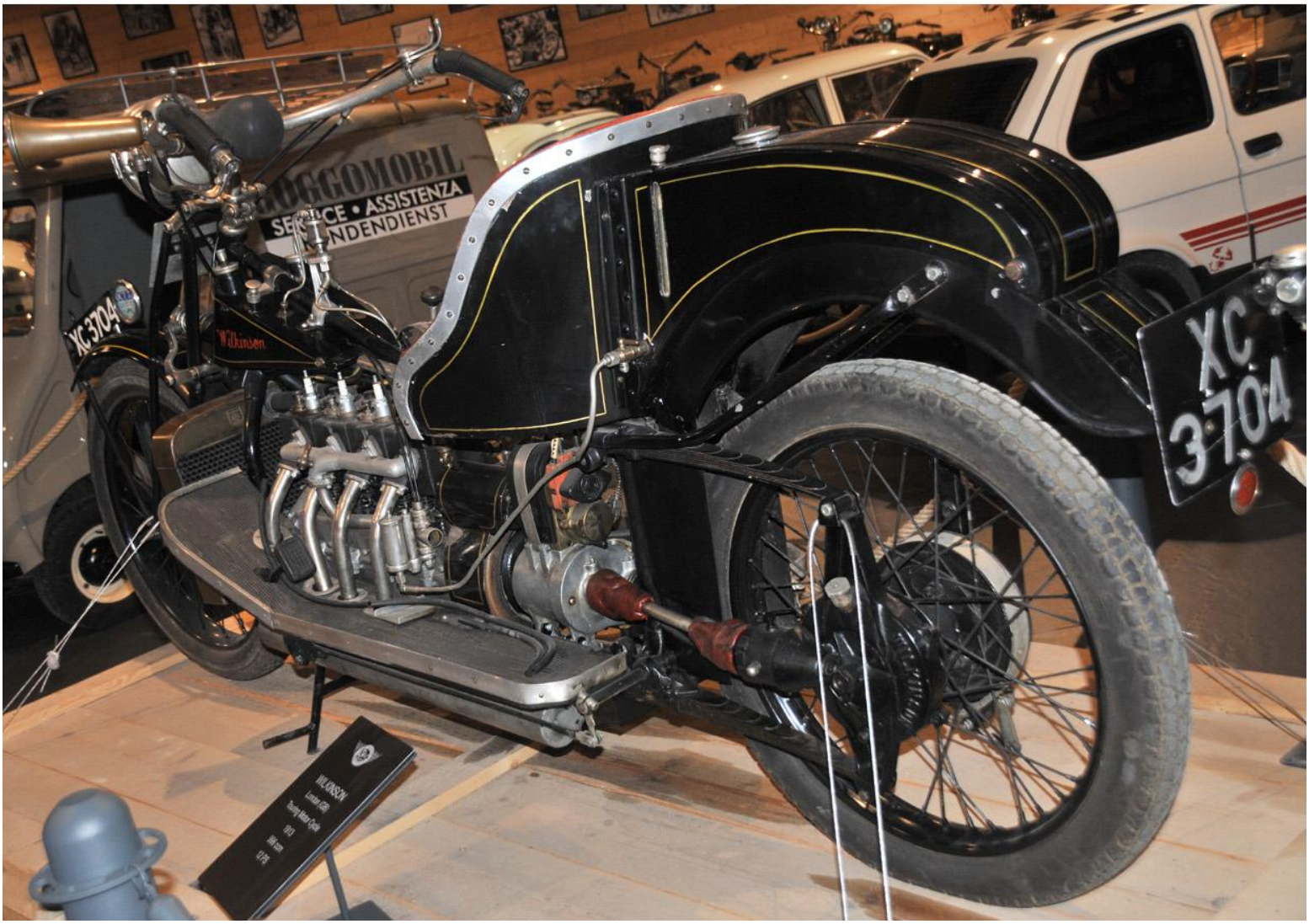
Einige technische Details dieses Militär-Krads übernahm die Firma Wilkinson in das nächste Produkt, das im Jahr 1909 auf der Stanley Motor Show in London präsentiert wurde und dessen Name „Touring Auto Cycle“ aussagte, wofür es stehen sollte: quasi als eine Art Einspur-Automobil, das die Vorzüge beider Gattungen vereint. Dazu zählten ein luftgekühlter Reihenvierzylindermotor mit einem Hubraum von 676ccm (Bohrung/Hub 60x60), einem automatisch gesteuerten Einlass-ventil über Kopf und einem seitlich stehenden, von einer Nockenwelle betätigten Auslassventil an jedem Zylinder. Die Kraft der sieben Pferde wurde von der hinten angeflanschten Reibungskupplung via Welle an ein handgeschaltetes Dreigang-getriebe, von dort wieder per Welle an das Hinterrad weitergegeben.

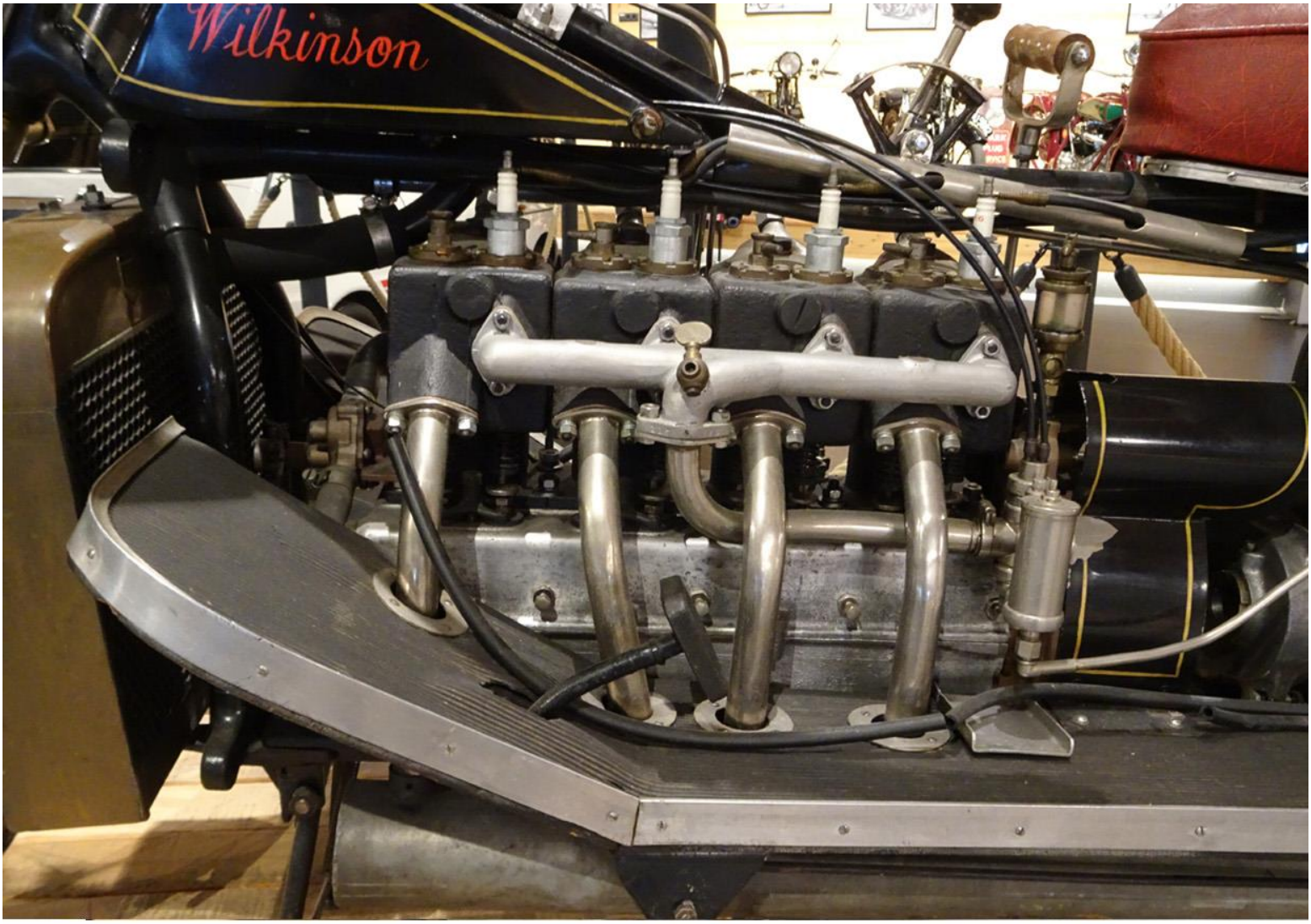
Dafür, dass der Pilot es möglichst bequem hatte, sorgten vier Blattfedern am Hinterrad und ein sofaähnlicher, mit Rosshaar gefüllter und dickem Leder gepolsteter Sitz, sowie großzügig dimensionierte Fußbretter. Das Vorderrad wurde von einer Schwinge mit zwei weiteren Blattfedern geführt. Der Tankbehälter war hinter dem Sitz über dem Rad angebracht und diente gleichzeitig als Kotschützer. Um die Nähe zum Auto zu betonen, konnte der Kunde anstelle der Lenkstange ein richtiges Steuerrad ordern.

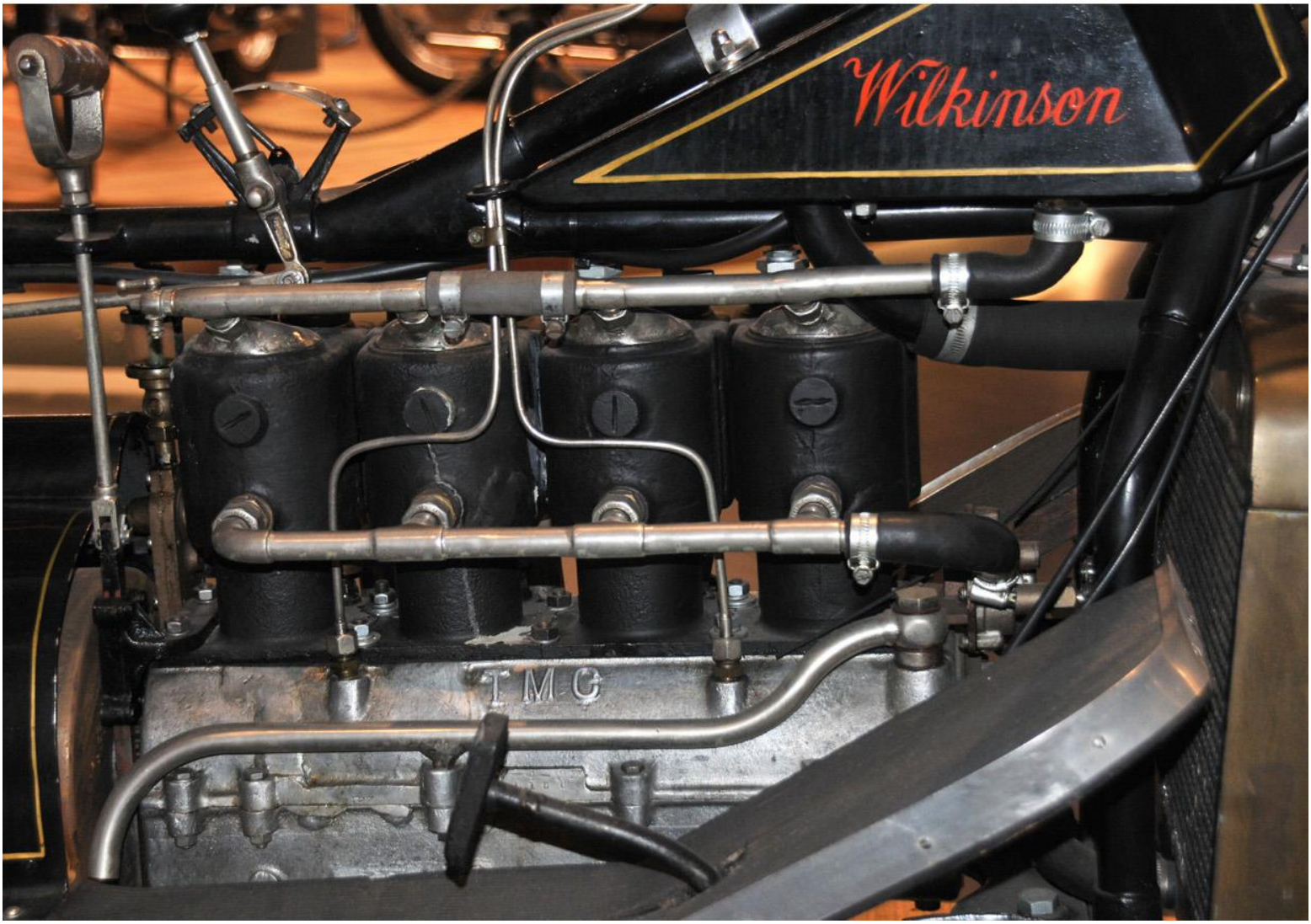


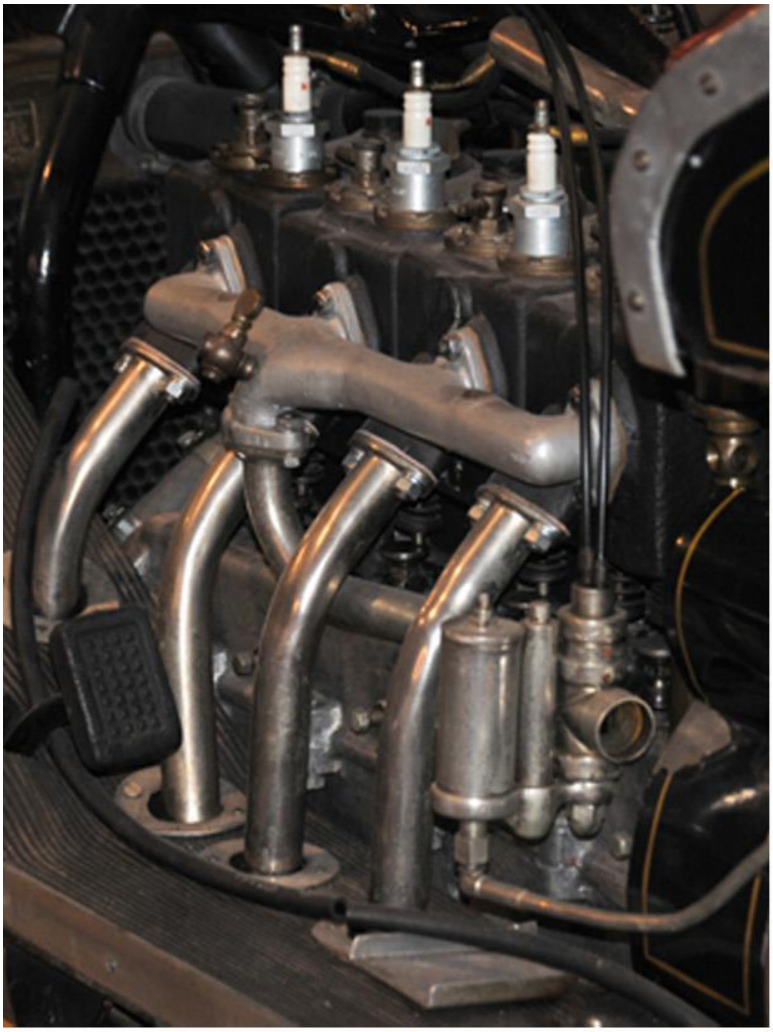
Einen Bombenerfolg konnte der Waffen- und Klingenhersteller damit nicht verbuchen, dafür war die Maschine zu aufwendig und teuer, wohl auch zu ungewöhnlich. Alleine der Radstand von fast zwei Metern musste Motorcyklisten, die ja meist sportlich orientiert waren, abschrecken. Dabei war das „Auto Cycle“ nur knapp über 100 Kilo schwer und konnte eine Spitze von über 90 Kmh erreichen! Aber anstatt sich dem Mainstream anzupassen, ging Wilkinson die Weiterentwicklung mit scharfer Klinge an: der 1911 vorgestellte Nachfolger wurde zwar nicht mehr als „Auto Cycle“ bezeichnet, sondern hieß jetzt „Touring Motor Cycle“. Die Namensänderung hing aber damit zusammen, dass Wilkinson inzwischen auch ein vierrädriges Cyclecar anbot, dem aus dem Einspurer natürlich keine Konkurrenz entstehen sollte. Dabei war das T.M.C., wie es abgekürzt genannt wurde, wohl noch mächtiger als das Cyclecar: der seitengesteuerte Motor war jetzt wassergekühlt, der Hubraum auf 830ccm, später dann sogar für Seitenwagenbetrieb auf 996ccm gewachsen, die Leistung lag bei 12 PS. Obwohl die englische Fachpresse nicht mit Lob sparte – vom „Gentlemans Motorcycle“ konnte man da lesen, oder vom „Mercedes unter den Motorrädern“ – fanden sich auch für T.M.C. nur eine Handvoll Interessenten. Der Gesamtausstoß der produzierten Vierzylinder Wilkinsons – T.A.C. und T.M.C. – dürfte im zweistelligen Bereich liegen - das schließt auch die letzten Exemplare ein, die nach der Übernahme von Napier bei der rasch gegründeten „Ogston Motor Company Limited“ ausgeliefert wurden. Der Beginn des ersten Weltkriegs setzte ohnehin einen Schlussstrich unter die Karriere der Wilkinson Motorräder.

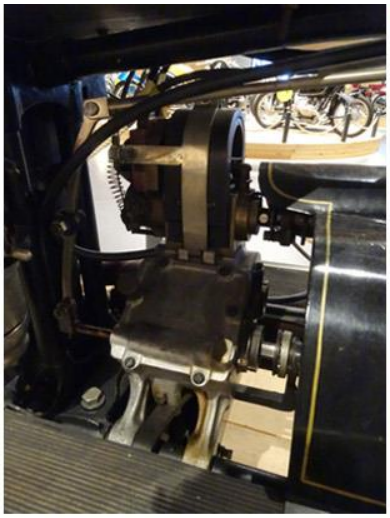

XC 3704
Wilkinson
WILKINSON


SERVICE • ASSISTENZA
KUNDENDIENST
XC 3704
Wilkinson
XC
3704
WILKINSON

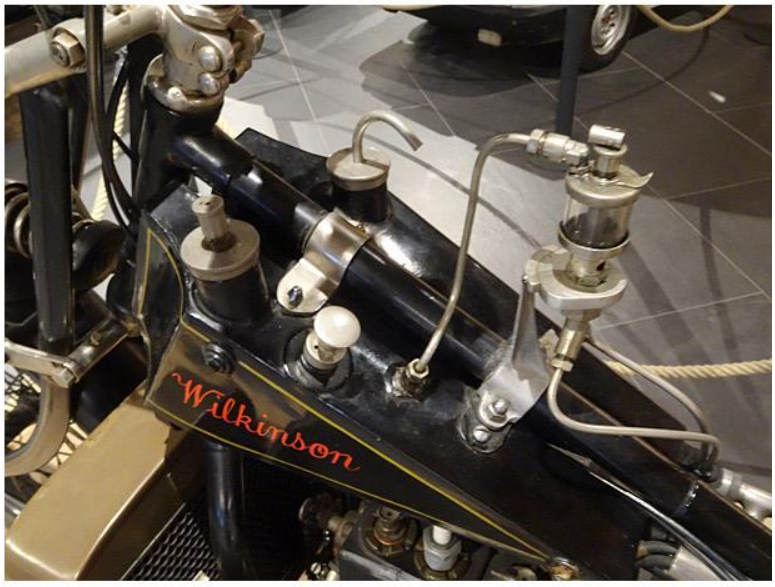

Wilkinson

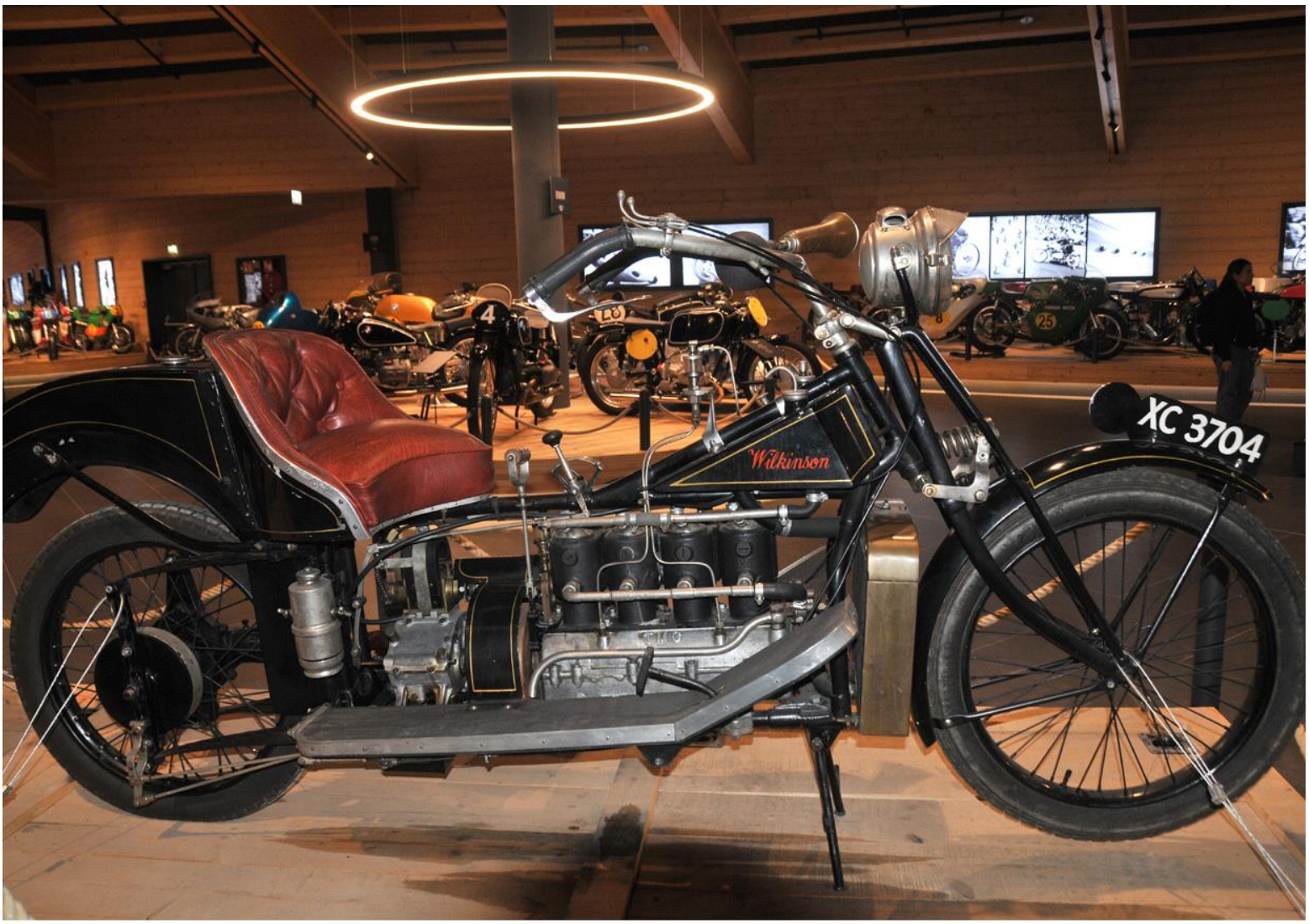

Wilkinson
TMC

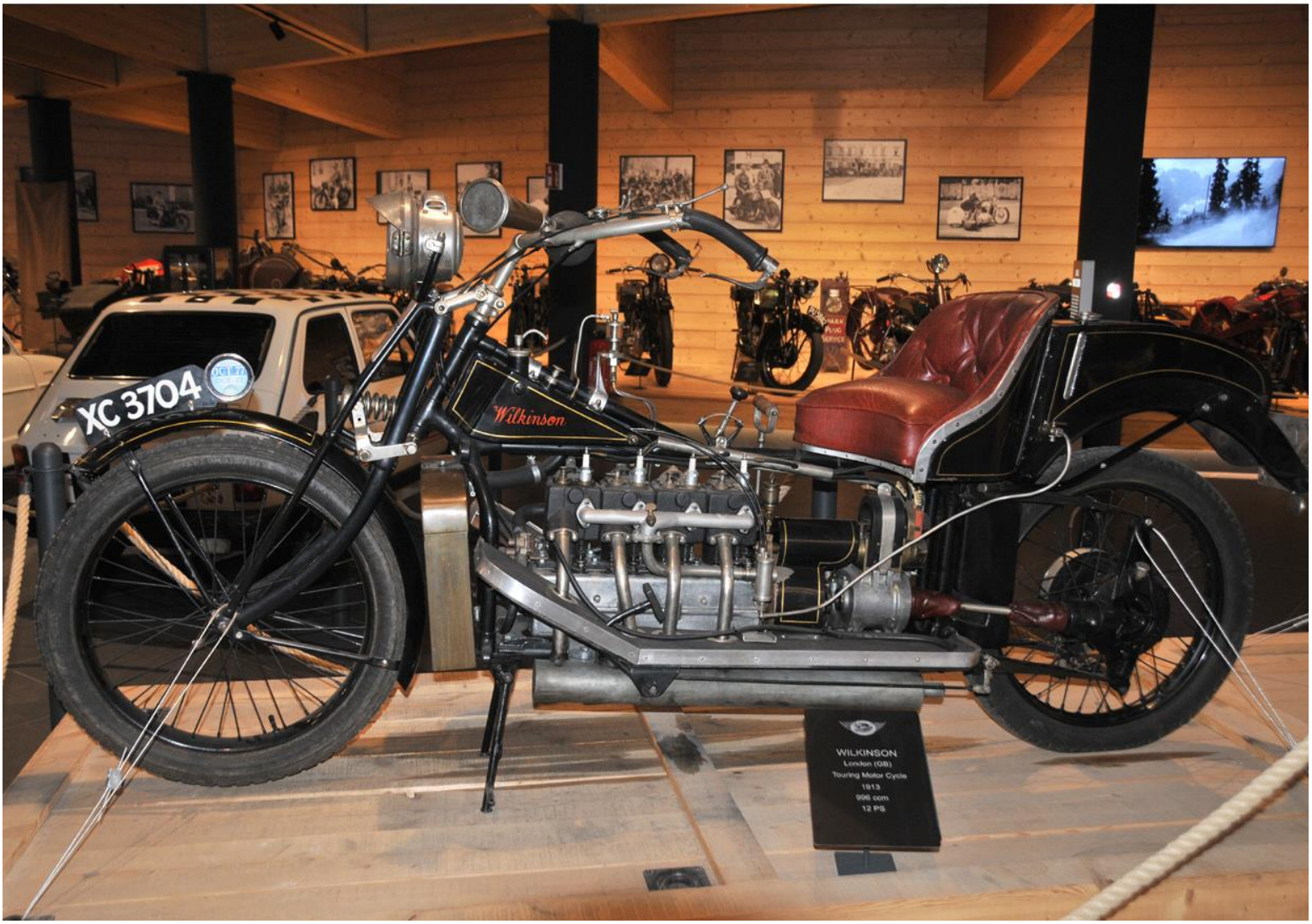
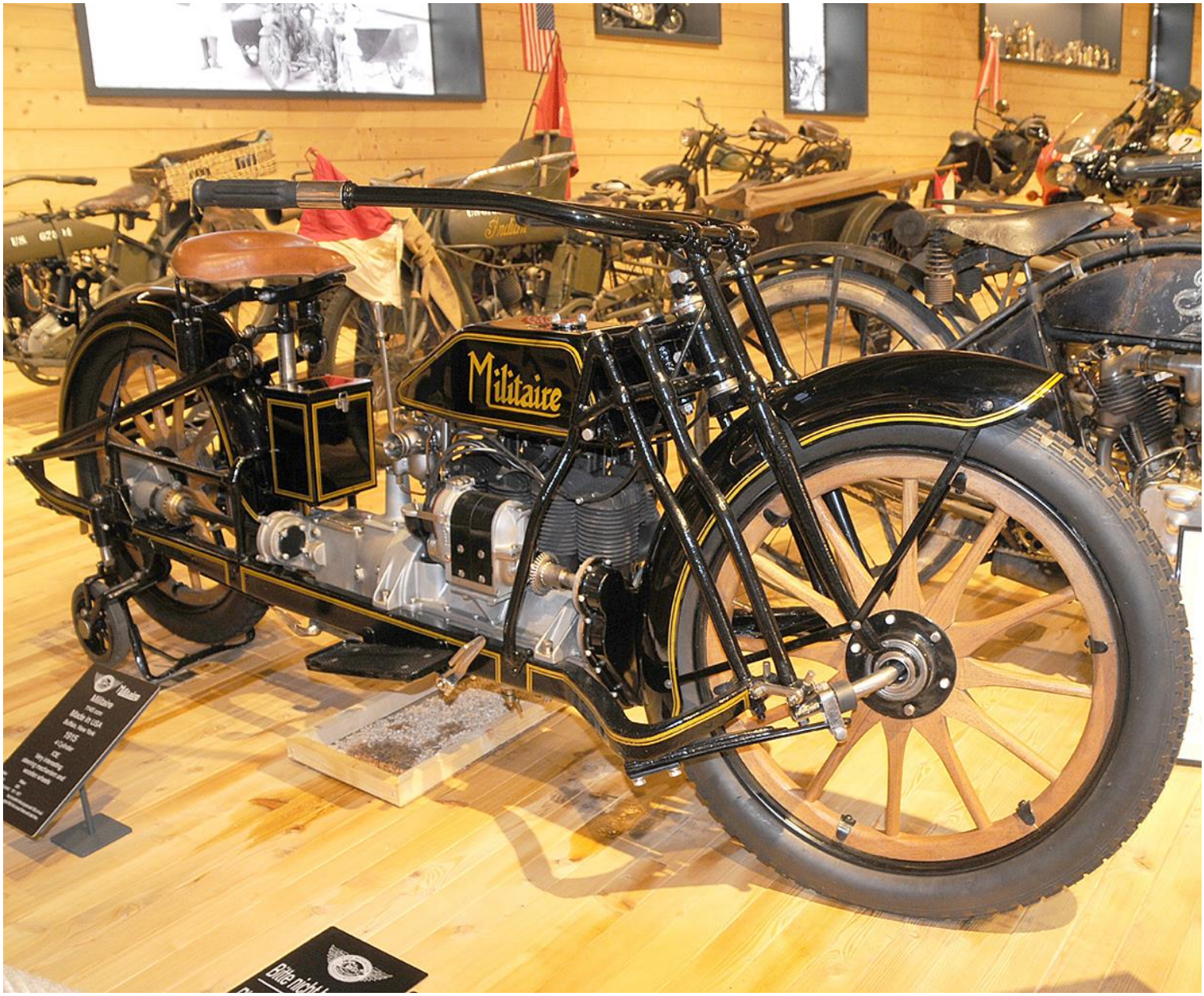




XC 3704


Wilkinson


Wilkinson
XC 3704


XC 3704
Wilkinson
WILKINSON
London (GB)
Touring Motor Cycle
1913
996 ccm
12 PS

Ein paar wenige dieser spektakulären Fahrmaschinen haben überlebt. Um eine zu sehen muss man in ein Museum gehen. So wie wir es getan hat: das „Touren Auto Cycle“ haben wir im Deutschen Motorradmuseum Neckarsulm (siehe HIER) aufgenommen, das „Touren Motor Cycle“ im Top Mountain Museum am Timmelsjoch (siehe HIER) – der Besitzer und Leihgeber dürfte aber bei beiden der gleiche sein. Ebenfalls am Timmelsjoch – allerdings vor dem Brand – haben wir eine weitere seltene Vierzylindermaschine entdeckt, die ebenso skurril ist: die amerikanische Militaire aus dem Jahr 1915. Es ist nicht nur die Motorcharakteristik, die sie mit der Wilkinson gemeinsam hat: man vergegenwärtige sich nur den Namen des von Norman R. Sinclair in Cleveland, Ohio gegründeten Unternehmens: „Militaire Autocycle Company“. Fahrwerk und technische Spezifikationen war schon bei seinem ersten Einzylindermodell der Wilkinson ähnlich, wie Nabenlenkung, Wellenantrieb, Dreiganggetriebe, einziehbare Stützrädern und sogar einem Lenkrad. Mit dieser Ausführung scheiterte Sinclair, gründete in Buffalo / New York ein neues Unternehmen mit demselben Motorrad – jetzt aber mit einem Vierzylindermotor mit 1065ccm (68 cui) und 11 PS. Außergewöhnlich daran sind die 28“ großen Drahtreifen, montiert auf hölzernen Artilleriefelgen aus Weißbuche. Trotz des Namens sollte die Militaire aber keine Militärmaschine sein – und war es auch nicht: die US Army setzte einige Maschinen 1918 in Frankreich ein, musste aber zur Kenntnis nehmen, dass die im Schlamm stecken blieben. Ob es Sinclair gerettet hätte, wäre das nicht passiert? Er musste jedenfalls auch seine Fabrik in Buffalo schließen, begann 1917 mit neuen Investoren in New Jersey noch einmal von vorn – jetzt unter dem Namen Militor – wanderte aber 1922 nach Springfield, Massachusetts (Indian!) weiter und zuletzt noch einmal nach Bridegport, wo nach dem fünften Konkurs die Geschichte der Militair/Militor endgültig zu Ende ging.