

*Gesperrt - ZENITH 3 ½ HP
Bradshaw 500ohv 1922*



„Unschlagbar“ dieses Attribut passt wohl am besten auf die Marke Zenith – 111 Siege allein in den Jahren 1911/12 wurden auf Zenith errungen. Drückend überlegen war sie, speziell auf Bergstrecken. Ermöglicht wurden diese Erfolge durch das Gradua Getriebe (der Umfang der Riemenantriebsscheibe konnte stufenlos verstellt werden, wobei sich das Hinterrad gleichzeitig vor- und zurückstellen ließ), welches der Zenith den Namen „die Maschine der 1000 Gänge“ einbrachte. „Um auch anderen Marken wieder Siegchancen einzuräumen, verbannte die Sportoberhoheit die Zenith schließlich in eine eigene Klasse (für sonstige Getriebearten). Zenith Mastermind Barnes reagierte auf launige Weise und kreierte ein neues Logo für seine Marke, auf ein hinter Gitter gesperrtes

Motorrad zu sehen ist, fett überschrieben mit dem Wort „Barred“ (= gesperrt).

Dabei hatte die erste von F. W. Barnes - genannt Freddie - entwickelte Zenith so gar nichts sportliches an sich: ein Dreirad war es, angetrieben von einem Fafnir Motor – das war 1904. Mit schuld an den sportlichen Ambitionen Barnes trägt sicherlich der Standort der Fabrik: Weybridge in Surrey ist der dem berühmten Brooklands-Rennring nächstgelegene Ort. Was Wunder, dass Freddie, der selbst ein ausgezeichneter Rennfahrer war, später ausschließlich Sport- und Wettbewerbsmotorräder baute! Bei der Wahl der Aggregate war er dabei flexibel: Neben JAP verwendete er unter anderem Zedel, Chater Lea, Blackburne und sogar ölgekühlte Bradshaw Motoren.



Eine Zenith mit letztgenanntem Bradshaw-Motor können wir hier zeigen – obwohl es ein ganz seltener Vogel ist. Über ihren Schöpfer Granville Bradshaw haben wir hier schon an anderer Stelle (Omega Bradshaw 350ohv 1926) berichtet, hier nur kurz zur Wiederholung: Bradshaw entwarf im Jahr 1921 Motorradmotoren, die ölgekühlt waren. Seine OHV Aggregate hatten nur ganz oben am Zylinderkopf Kühlrippen, der größte Teil des Zylinders ist aber vom Motorgehäuse ummantelt, in dem das Öl zirkulierte, das von einer Pumpe aus einer Wanne unter dem Motor nach oben befördert wurde. Eigentlich muss man sagen, der Motor hat nur vorne und hinten am Zylinderkopf Kühlrippen, weil es sich ja um einen liegenden Zweizylinder-Boxer handelt. Mit einem halben Liter Hubraum – exakt 494 Kubik – für den sich kein Abnehmer finden ließ außer Zenith. Selbst beim innovationsfreudigen Unternehmen Mr. Barnes dürften aber nur überschaubare Mengen solcher Motore eingebaut worden sein. Waren die ersten Ausführungen aus 1921 noch mit dem Gradua Getriebe ausgerüstet, hat unsere Zenith aus 1922 bereits ein herkömmliches Dreigang-Getriebe von Sturmey-Archer verbaut. Dabei waren die zeitgenössischen Fachmedien voll des Lobes über die Bradshaw-Zenith, lobten den leisen Lauf des Motors, dessen bewegliche Teile mit Ausnahme der Ventile ja allesamt im Ölmantel des Motorgehäuses versteckt liefen, sie sahen „die

Beseitigung aller Angst vor der Schmierung als großen Segen“ („*Vorausgesetzt, der Fahrer hat vor dem Verlassen des Hauses das Vorhandensein von ausreichend Öl im Kurbelgehäuse überprüft, kann er den ganzen Tag ohne Schmierangst fahren, und das ist ohne Zweifel eine große Überlegung*“), freuten sich über den Umstand, „*keine sichtbare Ölleitung und folglich keine grünen Flecken*“ vorzufinden, und sahen in der Praxis keine Nachteile dieser neuen Art der Schmierung. Testfahrer fanden die Boxer-Zenith „charmant“ in der Praxis, beriefen sich auf ihre hervorragende Beschleunigung und den wirtschaftlichen Verbrauch, selbst wenn sie „*rücksichtslos hergeprügelt*“ wird. Die Kunden sahen das offenbar anders – aus heutiger Sicht ist aber schwer zu sagen, ob es am Motor oder an der Marketingstrategie Barnes lag, dass seine Zenith nie den Bekanntheitsgrad zB der Nobelmarke Brough Superior („*der Rolls Royce unter den Zweirädern*“) erreicht hat. Obwohl sich seine Motorräder durchaus mit den Broughs messen konnten, sowohl was den Speed als auch den luxuriösen Touch betrifft. Freddie Barnes kam im 2. Weltkrieg bei einem Lufteinsatz ums Leben (irgendwie typisch für den Draufgänger, der er war), aber Maschinen wurden noch bis 1950 in Weybridge gebaut. Aber alle Zenith Modelle hatten eines gemeinsam: nennenswerte Stückzahlen erreichten sie nie.





