



Das Ass der Landstraße - A.C.E. 1228 Four 1922/24

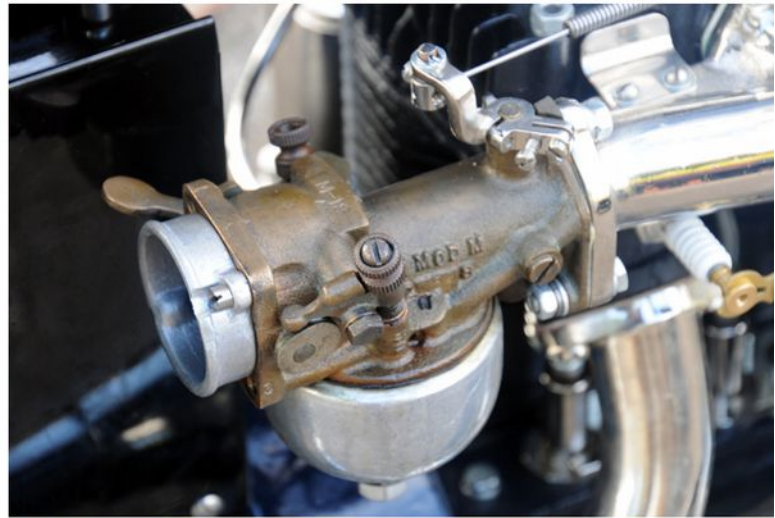
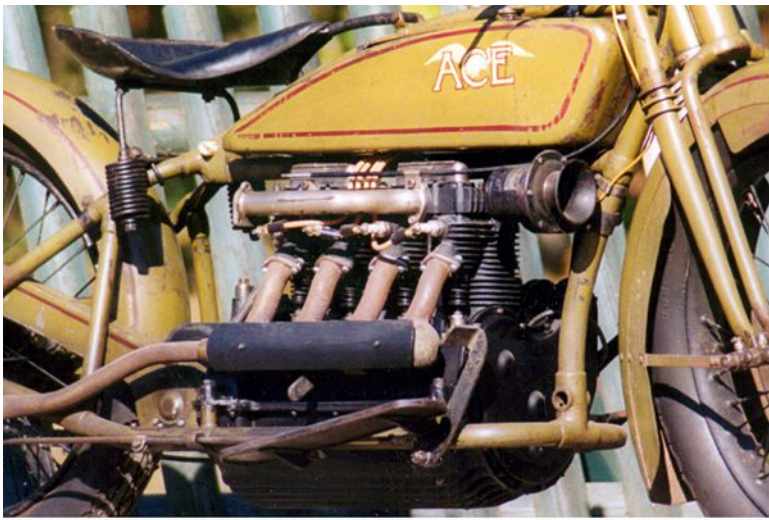
Die Streckenverhältnisse in den endlosen Weiten Amerikas verlangten nach anderen Motorrädern als sie auf den kurvigen Straßen Europa benötigt wurden, (auch wenn hier FN schon 1904 eine Duftmarke gesetzt hatte). Amerikanische Techniker entwickelten schon in der Pionierzeit hubraumstarke Zwei- und Vierzylindermaschinen, sogar ein V8 Motor wurde verbaut (Curtiss). Vorreiter dieser Entwicklung waren die Brüder William und Tom Henderson, die von Ignaz Schwinn für sein Unternehmen namens Excelsior angestellt wurden.



Nach einem Streit mit Schwinn verließen die Brüder Excelsior, Schwinn behielt aber die Rechte am Markennamen „Henderson“. Während Tom sich anderen Projekten zuwendete, gründete Bill 1920 ein neues Werk in Philadelphia. Er musste sich einen anderen Markennamen einfallen lassen, und kam auf die Bezeichnung „Ace“, zu deutsch „das Ass“, geschrieben allerdings als A.C.E.. Die Ace wies durchaus Ähnlichkeiten zu den Henderson Motorrädern auf, beginnend beim Reihenvierzylindermotor. Der hatte 1200ccm Hubraum und war ebenso wie das Nachfolgemodell aus 1921 (mit 1228 Kubik) seitengesteuert. Die Leistung der mitternachtsblau lackierten Maschine – bei der nur die Felgen beige waren - gab Henderson mit 28 PS bei 3400 U/Min. an. Den Kraftschluss besorgte ein Dreiganggetriebe. Die Maschine wog trocken 166 Kilogramm, diese Daten zusammengezählt reichten für die Ace zu einer Spitze von 120 Km/h. Ein beeindruckender Wert, oder eher ein furchteinflößender. Immerhin wurde bei der Ace bis zuletzt auf eine Vorderradbremse verzichtet, und auch die Bandbremse am Hinterrad wirkt angesichts des mächtigen Motors wie eine Frotzelei.

Das Motorrad wurde zu einem Verkaufsschlager, was Henderson allerdings vor beträchtliche finanzielle Probleme stellte, weil die Errichtung und Bestückung des Werks mit den erforderlichen Maschinen sowie der Ankauf des Rohmaterials sein Budget überforderte. Max Sladkin, ein Fahrradhersteller mit Motorambitionen, sprang mit einer Finanzspritze ein und erhielt dafür den Titel des geschäftsführenden Direktors der A.C.E. Corporation.





Aufsehenerregende Aktionen erhöhten den weltweiten Bekanntheitsgrad der Ace. Der bekannte amerikanische Spitzenfahrer Erwin George „Cannonball“ Baker benötigte quer durch die USA von Los Angeles nach New York nur rund 7 Tage und brach damit den bestehenden Rekord für diese Strecke um über 17 Stunden! 1923 erreichte Red Wolverton auf einer Ace XP 4 Special als erster Motorradfahrer eine Geschwindigkeit von über 200 Km/h (exakt 215,643, allerdings wurde diese Leistung von der FIM aus fadenscheinigen Formalgründen offiziell nicht anerkannt) Zu diesem Zeitpunkt war Bill Henderson bereits tot, er starb nach einer tragischen Kollision mit einem LKW während des Einfahrens einer neuen Maschine. Sein Nachfolger Arthur Lemon (der 1919 schon bei Schwinn Hendersons Stelle eingenommen hatte) blieb auch als Konstrukteur im Werk, nachdem Sladkin erneut in wirtschaftliche Turbulenzen geraten war und A.C.E. 1927 an Indian verkauft hatte. Auf der Motor Cycle Show im Madison Square Garden wurde in diesem Jahr eine Vierzylinder-Indian vorgestellt, die die Zusatzbezeichnung „Ace“ trug. Mit dem Nachfolgemodell aus 1930 verschwand der Name Ace endgültig von den Tanks der Indian Vierzylinder, auch die Blau/Beige Lackierung war Geschichte, die Fours waren jetzt Indianrot lackiert.



Warum die eine der hier gezeigten Ace (1922, aus dem Besitz von Alfons Mair) original Grün lackiert ist (mit roter Beschneidung), kann nicht mehr belegt werden. Wahrscheinlich handelt es sich um ein ehemaliges Behördenfahrzeug. Original sahen die „Asse“ aus wie unser zweites Fotomodell aus 1924 von Markus Pieler aus dem Triestingtal, das wir dank Chefpilot Raimund Riedmann auf dem Salzburger Flughafen vor einer Lockheed P 38 Lightning aus der Flotte der Flying Bulls fotografieren durften. Das Ass der Landstraße vor einem Ass der Lüfte ...

