

„American Dream“ - CLEVELAND Modell 4-61 1000ioe 1928

Amerika in der Zeit des frühen 20ten Jahrhunderts. Die Zeit der schweren Vierzylinder Maschinen, deren mächtige Reihen-otoren Anleihen bei der Automobil-technik genommen und auch deren Laufruhe versprochen hatten. Wir erinnern uns an Marken wie Henderson, Ace, Indian, Pierce – und Cleveland. Cleveland? Cleveland!

Cleveland ist eine Millionenstadt, gelegen am Ufer des Eriesees im Bundestaat Ohio - ein Verkehrsknotenpunkt und eine Industriemetropole. Eine der vielen dort ansässigen Unternehmen war die Cleveland Motorcycle Manufacturing Company, die sich 1915 gegründet hatte, um Motorräder zu bauen. Nicht um damit in Konkurrenz zu den Marktleadern Indian oder Harley Davidson zu treten, sondern leichte, kostengünstige und verbrauchsarme Zweitakter sollten hergestellt und vertrieben werden, keine Luxus- oder Rennmaschinen. Dass die 220 Kubik Einzylindermaschine

Ähnlichkeiten zur englischen Triumph Knirps aufwies – bis hin zum zylinderförmigen Tank und der Gabel mit der horizontal angebrachten Druckfeder – kam nicht von ungefähr: viele Teile waren tatsächlich bei Triumph in Coventry zugekauft und auch Lizenzen genommen worden.

Die Maschine kam genau zu einem Zeitpunkt auf den Markt, als wegen des ersten Weltkriegs kein Export in europäische Länder möglich war. Dafür fand sie in der Heimat viele Freunde, so dass ihr bald eine weiterentwickelte größere Schwester zur Seite gestellt wurde: mit 269 Kubik, wieder als Einzylinder-Zweitakter, immer noch mit Zweiganggetriebe. Ihren Bekanntheitsgrad erhöhten Langstrecken-Rekordfahrten über 24 Stunden, in denen George Austin über 870 Kilometer zurücklegte. Wobei man erwähnen muss, dass Austin ein 100 Kilobrocken und damit um 25 Kilo schwerer als sein Motorrad war.

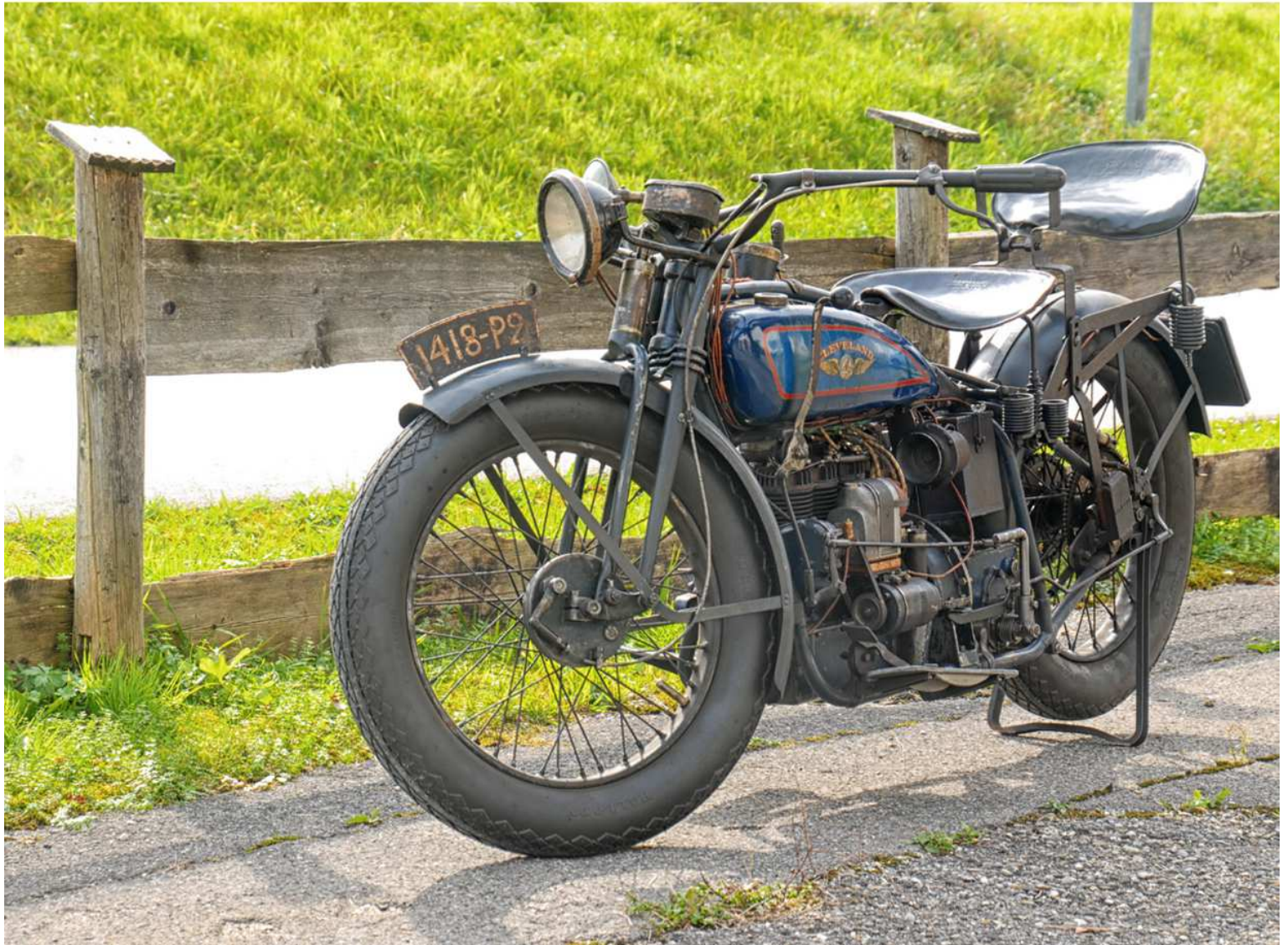
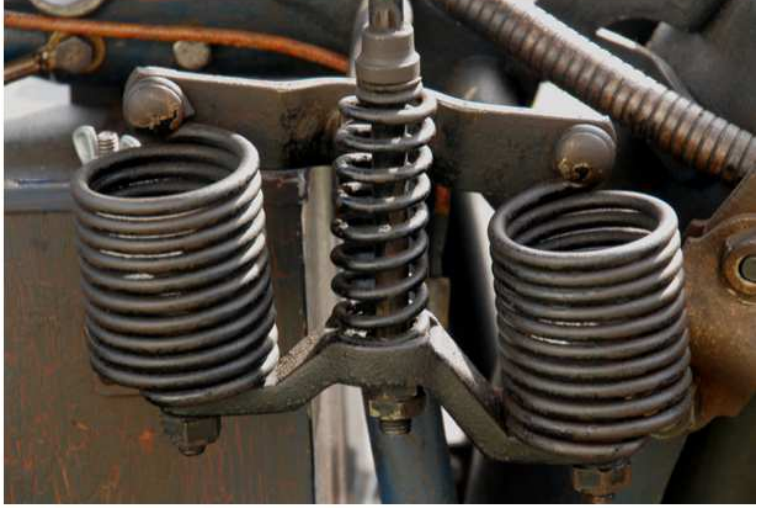
Leichter gewesen sein dürfte sein Nachfolger Short, der im Jahr 1918 sogar 1285 Kilometer weit fuhr. Das Unternehmen stand durch derlei werbeträchtige Aktionen beschleunigt finanziell auf derart sicheren Beinen, dass sie sogar die Marke „Reading Standard“ übernehmen konnte – ohne allerdings deren Produktlinie, die aus großen V-Twins bestand, weiterzuführen. Man blieb vorerst bei Einzylindern.

Wir springen jetzt aber ins Jahr 1925 und damit zur ersten Cleveland-Vierzylinder. Auch mit ihr wollte die Firma nicht in direkte Konkurrenz zu den arrivierten Marken treten und bot ein deutlich kleineres, leichteres Modell an. Die 4-36 hatte einen 598 Kubik großen Motor im leichten Doppelrohrrahmen. Das seitengesteuerte Aggregat mit den links stehenden Einlass- und rechts stehenden Auslassventilen und Nockenwelle im T-förmigen Kopf hatte E. Fowler entwickelt, es wies Ähnlichkeiten zum Vierzylinder der Pierce auf. Leider ging die Absicht Clevelands in die Hose: wer es sich leisten konnte, eine Vierzylinder zu kaufen, griff gleich zu einer Henderson oder Ace. Diese boten mehr als doppelt so viel Hubraum als

auch Leistung, ohne dabei unhandlicher zu sein. Lediglich um die 200 Stück dürften von der 4-36 gebaut worden sein, die sich auch fahrtechnisch einen schlechten Ruf erworben hatte.

Cleveland holte 1926 einen neuen Konstrukteur zu Hilfe: Everitt Long hatte schon bei Henderson und auch Ace Erfahrungen mit Vierzylindermotoren sammeln können und schuf ein der Konkurrenz ähnliches Aggregat mit Wechselsteuerung. Zuerst als Übergangslösung als 4-45 mit 750 Kubik, im Jahr darauf dann als 4-61, also einer Tausender. Durch das Desaster mit der 600er war Cleveland allerdings in finanzielle Turbulenzen geraten und hatte Kontakt zu Harley Davidson wegen einer eventuellen Übernahme aufgenommen. Indian hatte sich zu der Zeit ja gerade Ace einverleibt und führte deren Vierzylindermaschine unter eigenem Namen weiter. Harley hätte damit ohne Entwicklungsarbeit an diesem Markt mitnaschen können. Nach anfänglichem Interesse lehnte Harley das Angebot ab, wollte selbst eine Four entwickeln – wozu es allerdings nie kam.



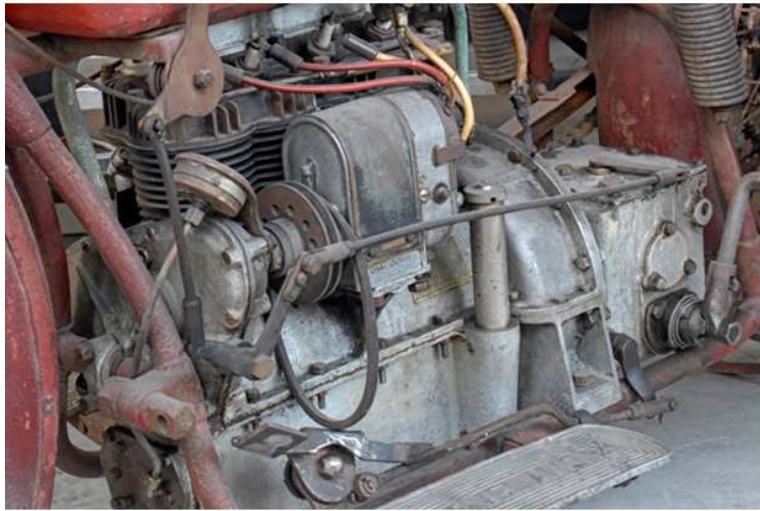


Cleveland machte also alleine weiter und brachte mit der Tornado 1929 eine Neuentwicklung: die Tornado war eine modernisierte 4-61 mit völlig neugestaltetem Fahrwerk: ein Doppelschleifenrahmen mit zentralem Oberrohr, das in direkter Linie zur Sattelaufnahme und von dort beiderseits bis zur hinteren Nabe verlief. Ein neugestalteter Tank vertiefte die aerodynamisch günstige Linie, und tatsächlich war die Tornado für 140 Km/h gut. Für die Saison 1930 kündigte Cleveland die Century an, für die sie eine Spitze von 100 Meilen (164 Km/h) garantierte. Ein kühnes Angebot, welches sich zu der Zeit damals sonst nur Georg Brough für seine käuflichen Brough Superior Rennmotorräder abzugeben traute. Es sollte aber ohnehin nicht mehr dazu kommen, dass das Unternehmen seine Garantie einlösen musste: der Börsencrash am schwarzen Donnerstag (24. Oktober 1929) brach auch Cleveland das Genick. Die Marke verschwand vom Markt.

Cleveland hat seine Vierzylinder zwar auch nach Europa exportiert, die Anzahl dürfte aber überschaubar gewesen sein. Tatsächlich sind heute nur mehr eine Handvoll überlebender Zeitzeugen bekannt. Eine davon hat Heinz Dobler aus Frankreich nach Oberösterreich gebracht. Das 4-61 er Modell, also eine 1000er aus 1928, hatte ihr gesamtes Vorleben in Paris verbracht und weist deshalb auch französische Teile auf, wie zB das Elektro-Panel. Die Maschine war zwar in schlechtem Zustand, aber weitgehend komplett. Einige Teile musste Heinz allerdings erst aufspüren, bevor er sie unter Beibehaltung der Patina wieder fahrbereit machen konnte. Heinz schwärmt von der Power und der Laufruhe des Motors, aber auch vom leichten, stabilen Doppelrohr Rahmen. Dessen Strassenlage allerdings durch einen Passagier am sehr hoch bauenden Soziussitz beeinträchtigt würde – der ist zwar zeitgenössisch korrekt, wurde von ihm allerdings nachträglich montiert.







*Cleveland Tornado 1000 1929
eines tschechischen Sammlers*

