



### ***Im Zeichen der Ananas***

## **JAMES 3 ½ HP Mod. 7 V-Twin 500sv Pineapple 1914/1922**

Es ist schon etwas befremdlich: gibt man in Google (oder anderen Suchmaschinen, es soll ja mehrere geben) den Begriff James Motorcycles ein, dann findet man - so gut wie nichts! Sollte zufällig gerade ein Online-Händler eine James zum Verkauf anbietet (selten genug), dann wird man auf dessen Seite stoßen, aber etwas über die Geschichte und Entwicklung dieser Traditionsmarke aus Birmingham sucht man vergeblich – das Internetlexikon Wikipedia, das sonst immer alles weiß, stellt lediglich Basisdaten zur Verfügung!

Der Nebel lichtet sich, wenn man den vollständigen Namen des Unternehmens eingibt: „*the James Cycle Company Limited*“. Dann wird plötzlich auch Wikipedia schlau und

liefert gleich eine Erklärung der Entwicklung der Firma: Harold James (manche behaupten auch, er habe Henry geheißen) gründete 1883 oder `84 im mittelenglischen Birmingham eine kleine Fabrik, um dort Fahrräder herzustellen. Diese waren gerade schwer im Trend, und das Niederrad war kurz davor, erfunden zu werden und das Hochrad in der Gunst der Käufer abzulösen. Deshalb ließ auch Harold James die antiquierten Stahlrösser außen vor, und gedachte sich mit Dreirädern und Transportvelozipeden eine Nische zu suchen. Offenbar lag er damit goldrichtig, denn in den nächsten Jahren musste er mehrmals umziehen, weil der Produktionsausstoß wegen der starken Nachfrage immer weiter explodierte.





1897 wurde sein Einzelunternehmen in eine Handelsgesellschaft umgewandelt, die „James Cycle Company Limited“ eben. Harold James selbst verließ das Unternehmen, für ihn kam Charles Hyde als Generaldirektor. Hyde hatte als Nebenprodukt das Motorrad im Auge, wie die meisten der Konkurrenz ja auch. Bestärkt wurde er dabei durch Frederick Kimberley, der 1900 eine kleine Zweitaktmaschine mit Minerva Motor entwickelte und baute. Besonders gut verkaufte die sich nicht, weswegen die Produktion 1904 eingestellt wurde. Ein neuer Anlauf erfolgte 1908, nachdem die Firma 1907 schon wieder umgesiedelt war, in wesentlich größere Hallen im Stadtteil Geets. Viel Beachtung fand das neue Modell, ein eigentümlich asymmetrisches Motorrad, das die Tanks vor dem Rahmen trug und auch sonst sehr gewöhnungsbedürftig aussah. Besser verkauften sich neuen Motorräder im traditionellen Stil, die durch den vollverkapselten Kettenantrieb, Innenbackenbremsen mit Bronzebacken in einer Stahltrommel, und die unregelmäßige Anordnung der Kühlrippen auffiel - besonders im Ausland: bei Ausbruch des ersten Weltkriegs orderten Belgien und Russland große Mengen James Motorräder für ihre Armeen, über 600 Einheiten wurden ausgeliefert! Daneben lief das Fahrradgeschäft prächtig, Militärräder wurden in England und von den Alliierten gebraucht.

So überstand James den ersten Weltkrieg finanziell unbeschadet, konnte wegen eines Brandes in der Fabrik die zivile Produktion allerdings erst 1922 wieder aufnehmen. Dabei fuhr man zwei Schienen: kleine, günstige Motorräder mit Villiers Zweitaktmotor für die breite Masse, und schwere Tourenmotorräder mit 500 und 600 ccm Einzylinder- und auch Zweizylindermotoren. Obwohl technisch eher unauffällig (innovativ nur die mittels Fußpedal

betätigte Metallkupplung, der geschlossene Kettenkasten, und der kompakte Motor mit dem hinter dem Zylinder liegenden Magneten) war dafür die Verarbeitung äußerst hochwertig. Optisch erkennt man eine James am braunen Tank mit den beige Seitenflächen innerhalb roter Linierung, so wie sie auch der seitengesteuerte 500er V-Twin auf unseren Fotos trägt. Ein braves, ausdauerndes, robustes Tourenmotorrad – die Stärke von James, den obwohl man werkseitig in unregelmäßigen Abständen die Tourist Trophy beschickte, geschah das eher halbherzig mit nur leicht modifizierten Serienmaschinen, deren Erfolge dem Einsatz entsprachen.

Der auf diesen Seiten vorgestellte V-Twin mit der Bezeichnung Model 7 hatte 500ccm, leistete ca. 12 PS und war als Tourenmaschine für Solobetrieb gedacht. Auch für Gespannfahrer hatte die James Cycle Company etwas passendes auf Lager, die 600er Model 5 war aber ein mächtiger Single ...

Unser erstes Fotomodell stammt aus dem Jahr 1914 (dem ersten Jahr, in dem James ein Zweizylindermodell ins Sortiment brachte), gehört Gerhard Birklbauer und wird auf unseren Fotos von Sohn Bernd gefahren. Das zweite 7er Modell (Kennzeichen OK 742) hat uns British Only Austria für eine Fotosession geliehen, sie ist einige Jahre jünger, nämlich aus dem Jahr 1922. Gravierende Unterschiede kann man an den beiden immerhin acht Jahre auseinander-liegenden Maschinen nicht erkennen, also erklären wir lieber, weshalb drei Modelle - zwei Einzylinder und dieser Twin - aus dem James Programm den Zusatznamen Pineapple (Ananas) tragen: die Zylinderverrippung ist nämlich so versetzt angeordnet, dass sie ein bisschen an die Schale der exotischen Südfrucht erinnert ...











