

„ohne Beispiel“

MATCHLESS 1000ccm Model 7 1912 und Model J 1923



„Unvergleichlich“ oder auch „beispiellos“ bedeutet das englische Wort Matchless ins Deutsche übersetzt. Dabei ließen sich jede Menge Vergleiche ziehen zwischen der ursprünglichen Firma des Fahrradherstellers H.H. Collier in der Londoner Plumstead Road und dem späteren Unternehmen seiner Söhnen. Letztere waren es, die – obwohl erfolgreiche Radrennfahrer, natürlich auf Vaters Produkten – 1899 begannen, sich für Motoren zu interessieren. Motoren, die sie zukaufen und in hauseigene Fahrradrahmen montierten. Das taten damals viele Unternehmen so. Und ebenso wie die vielen anderen waren auch die Colliers anfangs sehr unschlüssig, wo denn der Motor des französischen Großserienherstellers DeDion Bouton (auch

den verwendete die Konkurrenz am liebsten) sitzen sollte: zuerst hängten sie ihn vor den Steuerkopf, um mittels eines Flachriemens das Vorderrad anzutreiben, dann experimentierten sie damit, den Motor anstelle des Sattelrohrs als tragendes Teil zu verwenden (auch auf diese Idee kamen viele andere), und zuletzt stellte sich heraus, was auch den anderen als akzeptabelste Lösung eingefallen war: über dem Tretlager, am tiefst möglichen Punkt sollte es sitzen, das Antriebsaggregat.

1901 kam die erste Matchless auf den Markt, und die Collier Brüder wussten um die Publicitywirkung von Rennerfolgen. Weil auf Englands Straßen immer noch ein striktes Tempolimit eingehalten werden musste, war eine

Radrennbahn der bevorzugte Tummelplatz der Rennszene: die Colliers setzten sich auf dem Canning Town Cycle Track derart in Szene, dass man auch auf dem Kontinent auf sie aufmerksam wurde: sie wurden eingeladen, beim Coupe International die Ehre ihres Heimatlandes zu vertreten. Dieses damals größte und bedeutendste Rennen war 1904 erstmals in Frankreich ausgetragen worden, lief aber derart chaotisch ab, dass die Wertung nachträglich annulliert werden musste (es waren eh nur zwei Piloten gekommen): die Teilnehmer waren mit anderen Maschinen angetreten als gemeldet, hatten diese auf der Strecke sogar noch getauscht, und hatten sich sogar gegenseitig Nägel vor die Räder gestreut – von Sportsgeist noch keine Spur!







Anders dann 1905, wieder in Frankreich: diesmal lief alles regulär ab, und das Rennen geriet zur Demonstration der Überlegenheit der Marke Laurin & Klement über die favorisierten französischen Teams: es siegte der Böhme Vaclav Vondrich, der damals de facto noch ein Österreicher war. Um einer neuerlichen Schlappe zu entgehen, blieben die großen Marken Griffon und Peugeot der 1906er Coupe International fern, die im österreich/böhmischen Pazov (Patzau) abgehalten wurde. So kam es, dass Charles Collier auf seiner Matchless mit einem Zweizylinder JAP Motor hinter den beiden Puch Fahrern Nikodem und Obruba dritter werden konnte, obwohl er sehr wenig Rennerfahrung auf Straßen aufzuweisen hatte! Vierter wurde übrigens der Deutsche Retienne auf einer Progress, auch Laurin & Klement hatte eine Teilnahme verweigert.

Die Colliers kamen mit Groll im Bauch und neuen Ideen zurück auf die Insel: auch hier mussten doch Straßenrennen zu organisieren sein! Auf der Insel of Man in der irischen See fanden sie eine willige Behörde, die auch bereit war, dafür die öffentlichen Straßen zu sperren, und im Marquis de Mouzilly de St. Mars einen Fürsprecher mit genügend Einfluss. 1907 wurde also die erste Tourist Trophy abgehalten, die in den Folgejahren zum bedeutendsten Motorradevent weltweit geraten sollte. Rem

Fowler auf der Zweizylinder Norton (mit Peugeot Motor) ist heute als erster Sieger in Erinnerung geblieben, die Einzylinderklasse hatte aber Charlie Collier gewonnen – und war mit einem Schnitt von 61 Kmh auch wesentlich schneller gefahren als die Norton.

Zur Austragung einer echten Weltmeisterschaft, wenn auch ohne Titelvergabe, kam es im Jahr 1911. Die amerikanische Hendee Company hatte lautstark ausposaunt, dass ihre Indian Motorräder weltweit die besten und somit unschlagbar wären, was die Colliers nicht auf sich sitzen lassen wollten: so kam es auf der Brooklands Bahn zum Gigantenduell, an dem sich nur zwei Fahrer beteiligten: Charles Collier auf seiner selbstgebauten Matchless mit einem 1000ccm JAP Motor, noch mit Riemenantrieb, und Jake de Rosier auf einer ebenfalls 1 Liter schweren Zweizylinder Indian, aber schon über Ketten getrieben. Das erste von drei Rennen gewann Rosier hauchdünn vor Collier, der dafür beim zweiten Lauf die Nase vorne hatte: er war bereits in Führung gelegen und profitierte dann von einem Reifenplatzer de Rosiers. Nicht ungefährlich, immerhin erreichten die beiden Cracks damals schon Geschwindigkeiten jenseits der 135 Kmh! Im dritten Lauf war es Collier, der mit technischen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, ein Zündkabel hatte sich gelöst. Mit einer fulminanten Aufholjagd gelang

es ihm zwar, die Indian ein-, aber nicht mehr zu überholen – der Gesamtsieg ging an die Amerikaner. Collier rächte sich auf seine Weise und holte sich nur wenige Tage später mit einem Mittel von 149 Kmh den internationalen Rekord über die Meile und den Kilometer, den bis dato de Rosier gehalten hatte, für lange Zeit zurück.

Zu dieser Zeit baute und verkaufte Matchless ausschließlich Zweizylindermodelle. Die Motoren kamen anfangs von JAP, später auch von MAG und 1912 auch aus eigener Entwicklungen. Sechs verschiedene Typen waren im Angebot, ein 8 HP Model 7 stand uns geduldig zur Abbildung zur Verfügung (*Danke an British Only Austria - [www.vintage-motorcycle.com](http://www.vintage-motorcycle.com)*). Auffallend ist der lange Rahmen, der ab diesem Jahr verwendet wurde, um das Dreigang Getriebe unterzubringen. So entstand auch Platz, um den Schalldämpfer nach hinten zu verlegen. Der exakt 996 ccm große Seitenventiler atmet über einen Brown & Barlow Vergaser und gibt seine Leistung über einen mächtigen Flachriemen auf die gewaltig dimensionierte Riemenscheibe am Hinterrad weiter, die gleichzeitig als Bremscheibe fungiert. Für kommoden Handling sorgt die tiefe Sitzposition, auch die Teleskopfederung vor dem Steuerkopf trägt für gesteigerten Fahrspaß bei.





Das Model 7 ist ein direkter Vorfahre unseres zweiten Pin Ups, des Modell J aus dem Baujahr 1923 (*damals noch im Besitz von Ing. Fritz Kurz, Attnang Puchheim*). Die duckt sich förmlich unter dem Auge des Betrachters, macht sich klein, aber lang. Sie strebt noch stehend dem Ziel entgegen, sie hat etwas Windhundartiges. Ihr Beiname ist Programm, und der lautet „Sport“. Sie ist aber kein Renner, kein Heißblut, sie ist vielmehr ein gutmütiger Tourensportler, der kleine Fehler verzeiht, dennoch in kundiger Hand für kräftigen Vortrieb sorgt.

Für diesen Zweck ist sie gut gerüstet mit ihrem V Motor mit den zwei Halbliter Töpfen, der in diesem Falle aber aus dem Schweizer Hause MAG stammt und wechselgesteuert ist. 1000ccm Hubraum war auch in den 20er Jahren noch was, damit war man wer, da war man „king of the road“! Bestenfalls eine Brough Superior, eine Zenith, eine Coventry Eagle konnte eine Matchless in Verlegenheit bringen, aber wie oft traf man schon auf so einen hochgezüchteten Straßenrenner! „Seinesgleichen“ trug den Namen BSA, Royal Enfield oder AJS.

Obwohl die Ahnengalerie bis vor den ersten Weltkrieg zurückreicht, hat sie mit dem wenig zu tun: das sandige Beige mit der grünen Tankfläche ist keine Tarnfarbe, sondern war seit jeher schon die Hausfarbe der Marke Matchless aus der Plumstead Road. Weit verbreitet bei der Armee waren weder das Model 7 noch das Model J, sondern das berühmte Model „H“ - auch das gehört in die Linie der hier gezeigten Zweizylinder-typen, liefert aber mit ihrer eigenartigen Hinterradfederung genug Stoff für eine eigene Geschichte – ein andermal.









