

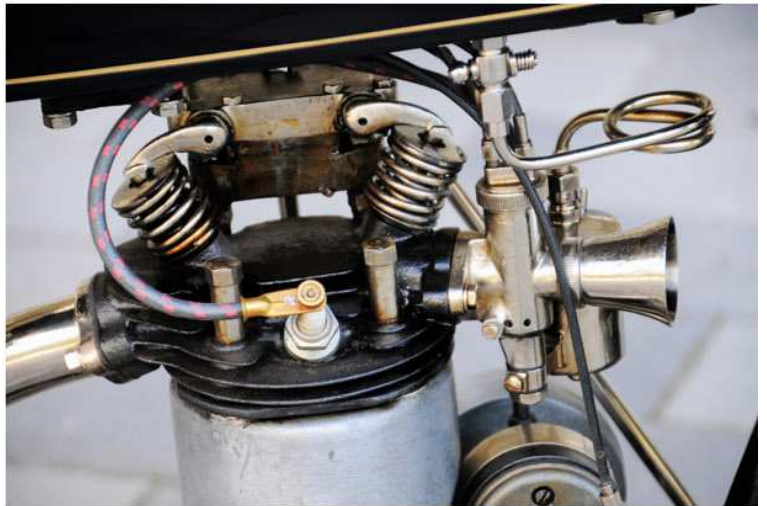
Der Wasserboiler – Omega Bradshaw 350ohv 1926



Sehr tiefe Spuren hat die Marke Omega nicht hinterlassen in der Motorradgeschichte. Erstmals taucht der Name 1909 in Wolverhampton auf, und zwar auf einem Fahrzeug, das seine Herkunft vom Drahtesel nicht verleugnen kann. Das gesamte Fahrwerk ist eindeutig ein Fahrrad bis hin zu den Pedalen, welche die

Muskelkraft des Fahrers über eine Kette an das Ritzel am Hinterrad liefert. Das Motorgehäuse umschließt die Pedalachse, der Zylinder ist liegend nach vorn angeordnet, die knappe Pferdestärke wird über eine zweite Kette ans Hinterrad geliefert.





Nachdem nicht einmal zweifelsfrei bewiesen ist, ob diese Omega überhaupt etwas mit unserer Geschichte zu tun hat, überspringen wir ein paar Jahre und wenden uns einem Mister W. J. Green zu, der nach seinem Abgang als Werksleiter bei Premier in Coventry in der Stadt bleibt, um an anderer Stelle – in der Croft Road – in einem eigenen Unternehmen ebenfalls Motorräder herzustellen - unter dem Markennamen Omega. 1914 soll sich das zugetragen haben, andere Quellen sagen erst 1919. Sein erstes Modell war ein leichter 3 HP Zweitakter mit ca 350 Kubik, dessen Produktion er gleich nach Ende des ersten Weltkriegs wieder aufnahm. Schon bald bevorzugte er aber Viertakter, die er von Jap bezog. Hauptsächlich waren das Seitenventiler mit 300 Kubik Hubraum, aber auch Maschinen mit 550ccm Blackburne Motoren hatte er im Programm - später folgten sogar 750er und 1000er Modelle und weitere Zweitakter mit Barr & Stroude Motoren. Green unterhielt Beziehungen nach Österreich, seine Produkte wurden vom Wiener Motorradhändler Robert Sturm unter dem Label „York“ verkauft. Auch Rennerfolge sind hierzulande nachweisbar, der Bad Ischler Franz Müllegger saß bei seinen Einsätzen allerdings auf einer englischen Omega, einer 500er ... die er im Jahr 1927 sogar medienwirksam auf den Dachstein trieb, über Stock und Stein und Schneefelder bis hoch zur Simonyhütte auf 2205 Meter Seehöhe.

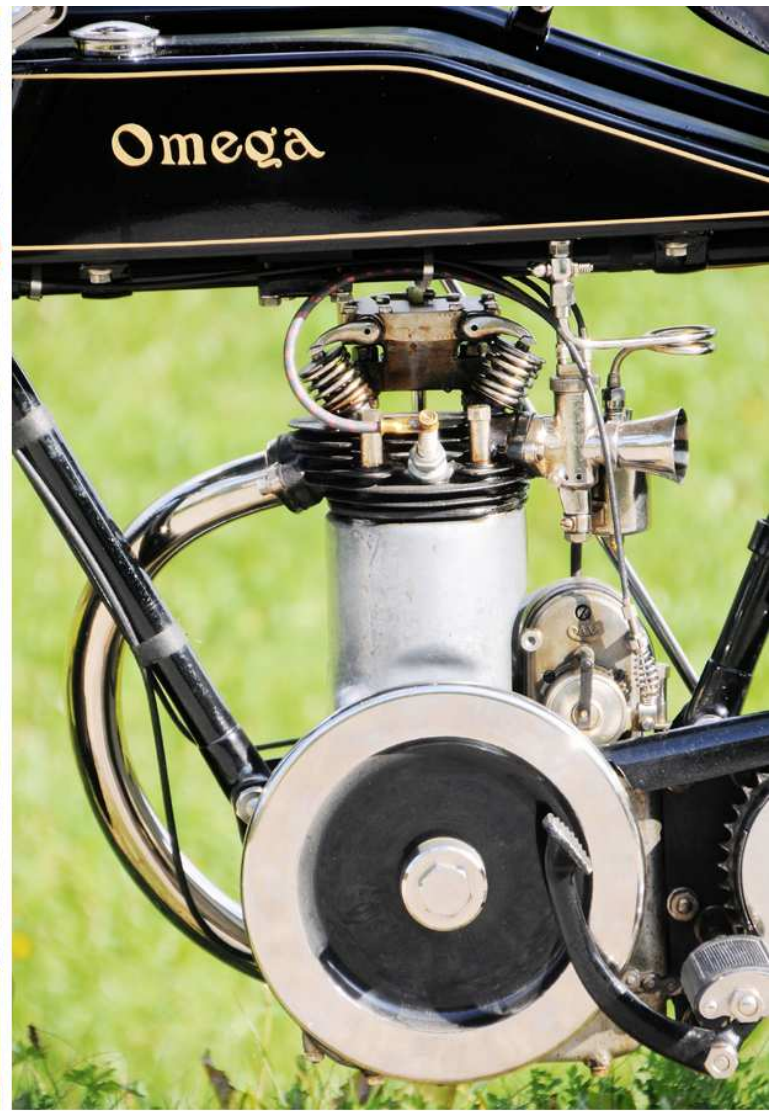
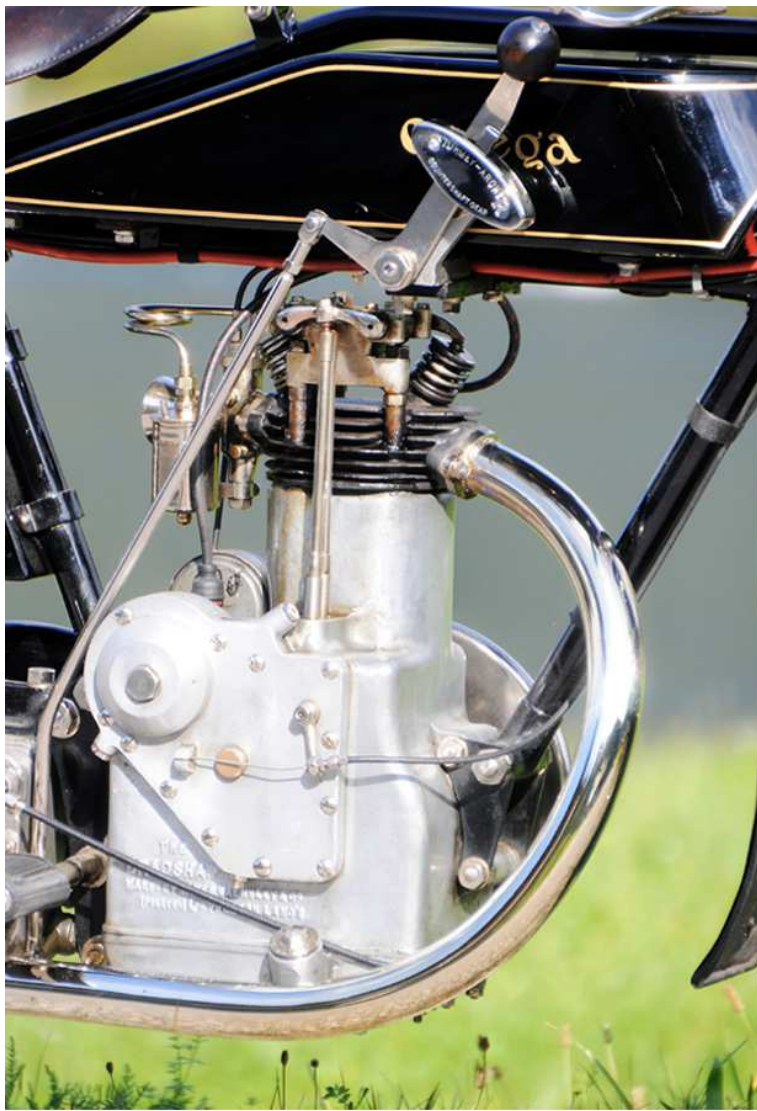
Green konnte davon werbemäßig nicht mehr profitieren, 1927 musste Omega die Tore schließen. Ein Jahr zuvor hatte er eine 350er mit einem Unikum von Motor herausgebracht – vermutlich in kleiner Serie – die wir hier vorstellen wollen. Dazu müssen wir uns zuerst aber mit einem weiteren britischen Techniker beschäftigen, der sich seine Sporen im Flugzeugbau verdiente: Granville Bradshaw, 1887 geboren, entwarf schon im Alter von 19 Jahren eine Flugmaschine – den Star Monoplane – inklusive Antriebsaggregat, und flog die auch noch selbst. Zusammen mit Kollegen gründete er die All British Engine Company, um dort ein Motorrad zu bauen: die ABC mit einem querliegenden, obengesteuerten Boxermotor mit 400 Kubik Hubraum. In vielen Details mag die das Vorbild für Max Friz

gewesen sein, welche er am Bierdeckel als BMW R 32 aufzeichnete.

Die ABC Motors Limited gab die Herstellungsrechte ihres Motorrad an die Sopwith Aviation Company weiter, wodurch Bradshaw dann Zeit hatte, sich um eine andere Idee zu kümmern: Er entwarf im Jahr 1921 Motorradmotoren, die nicht luft- und auch nicht wasser-, sondern ölgekühlt waren. Diese OHV Aggregate hatten Kühlrippen nur ganz oben am Zylinderkopf, der größte Teil des Zylinders war aber von einem Metallgehäuse ummantelt, in dem das Öl zirkulierte, das von einer Pumpe aus einer Wanne unter dem Motor nach oben befördert wurde.

Diesen Motor gab es in einer Zweizylinder-Boxervariante mit einem halben Liter Hubraum – für den sich kein Abnehmer finden ließ außer Zenith. Selbst bei dieser innovationsfreudigen Firma des Freddie Barnes dürften aber nur eine Handvoll solcher Motore verbaut worden sein. Besser lief der Absatz Bradshaws 2 $\frac{3}{4}$ HP Einzylinder-Variante mit 350 Kubik: DoT (1923 erreichte eine DoT-Bradshaw sogar den 5ten Platz bei der TT), OK-Supreme, Montgomery und ein paar Kleinhersteller waren neben Omega die Abnehmer des Bradshaw „Wasserboilmotors“, wie er herablassend genannt wurde. Ein V-Twin mit 1100 Kubik trieb ein Kleinauto namens Belsize an. Gebaut hat Bradshaw die Motoren nicht selbst, gefertigt wurden sie bei J Walmsley & Company.

Wie viele derartige Omegas entstanden sind ist unbekannt, aber wie auch bei den anderen Konfektionären dürfte der Output überschaubar gewesen sein. Umso überraschender ist es, dass eines dieser seltenen Motorräder den Weg nach Österreich gefunden hat. Zu verdanken ist das Martin Friedl, seines Zeichens ehemaliger Obmann des Ausseerland Motor Veteranen Clubs, der die Omega in seine Sammlung schneller Douglas Motorräder einverleibt hat. Bei Veranstaltungen wie der Grundlsee Vintage Klassik oder der FranzJosefsFahrt in Bad Ischl setzt er sie immer wieder einmal auch in Bewegung oder lässt auch Clubkollegen damit fahren – siehe Fotos...



Text und Fotos: Hannes Denzel

