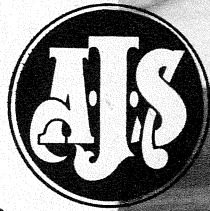
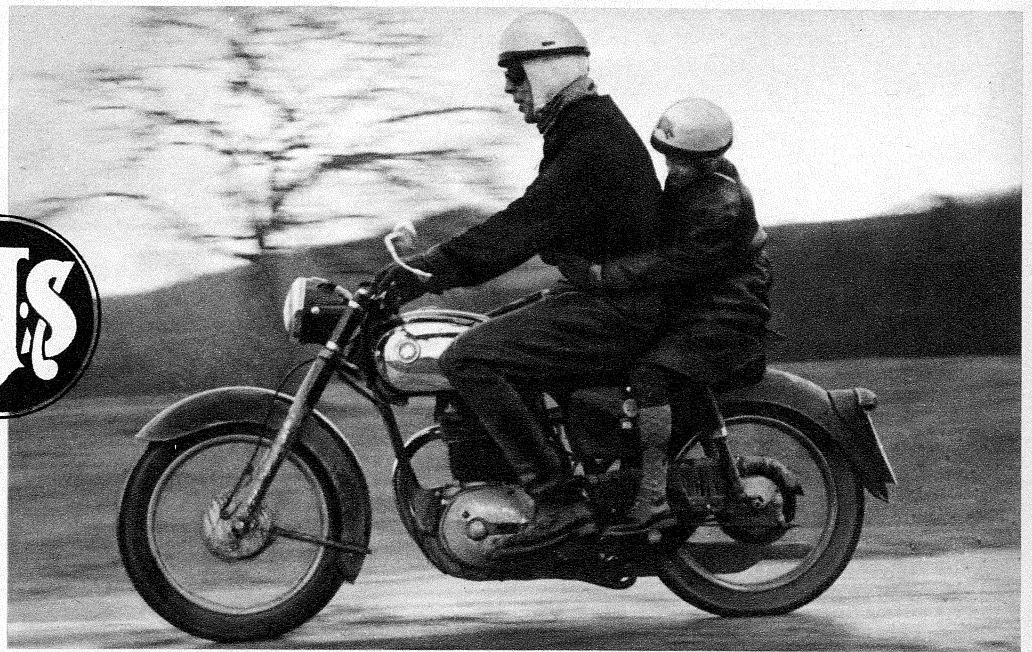


testet



Modell 8 350 ccm



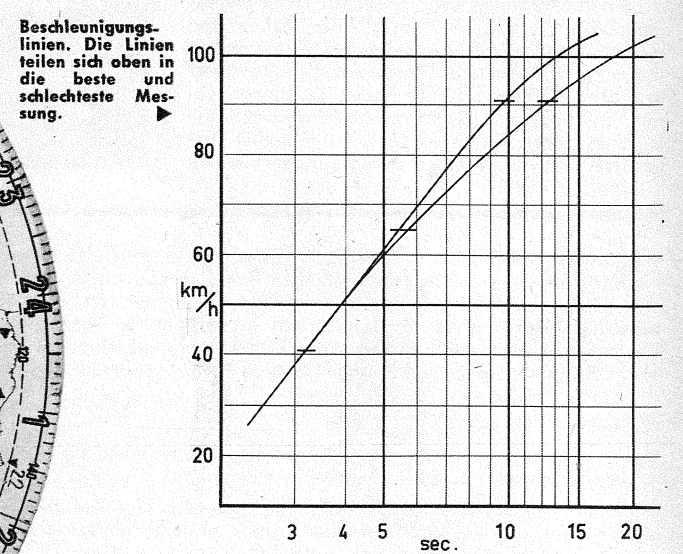
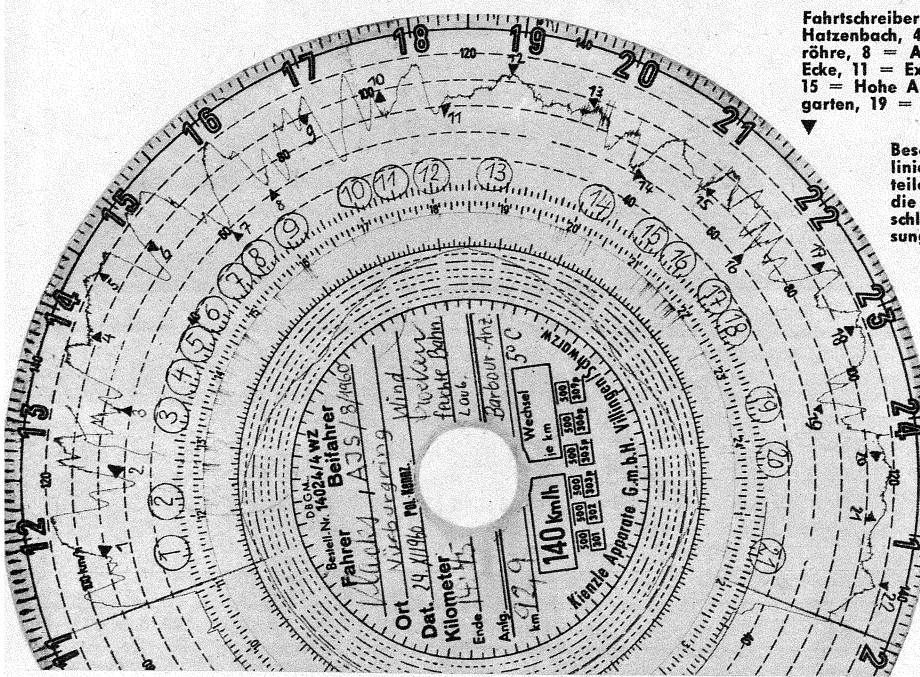
Die Liebe zu einem richtigen Motorrad beginnt bei den klassischen Einzylinder-Viertaktmotoren — alles andere sind dann verfeinerte Geschmacksrichtungen, sagte vor Jahren Freund Crius auf einer Ausstellung zu mir, als ich damals von der Regina schwärmte. Er hatte nicht ganz unrecht. Bei vielen von uns wird das Schwärmen von einem einfachen, großen Einzylinder-Viertakter — die Engländer sagen „Single“ dazu — mit den Jahren jedoch zur großen Liebe, die sich trotz der Twins, trotz Vierzylinder, trotz oberliegender Nockenwellen, Königswellenantrieben, trotz berühmter und berühmtester Konstruktionen hält. Mit der 350 ccm Horex-Resident verschwand in Deutschland der Typ des großen Einzylinders von der Bildfläche. Der letzte „klassische“ 500 ccm-Einzylinder-Viertakter ohv war bei uns der Konsul-Motor von NSU, der ja bekanntlich in seiner Grundkonzeption schon vor dem Kriege existierte. Was heißt eigentlich bei dieser Bauart „Grundkonzeption“? Seit den ersten Motorrad-Modellen überhaupt gibt es diese Form des Motorrad-Motors. Nichts Sensationelles, das Urbild des Viertaktmotors, bis in unsere Zeit modern und verwendungsfähig. Malt unser Junge auf ein Stück Papier ein Motorrad, so hat das eben einen deutlich sichtbaren Einzylinder-Viertaktmotor, genau wie er ein Schiff mit großem Besansegel, eine Kirche mit einer Glocke im Turm, die Oma mit einem Strickstrumpf malt.

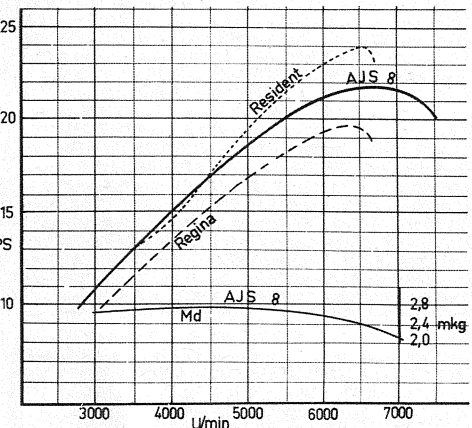
Diese Bauart ist gerade bei den Marken zu einem sehr soliden Antriebsaggregat geworden, die von Anfang an solche Motoren hergestellt haben. Heute keineswegs unmodern! Ich persönlich meine, daß manche Fabrik ohne sensationelle Neuentwicklungen mit den Erfahrungen einer „klassischen“ Einzylinder-Viertakt-Konstruktion noch heute bestehen würde oder weit länger existiert hätte, wenn man Stückchen für Stückchen der systematischen Modellpflege unterworfen und auf diese Art weiter zur Festigung der Leistung und Qualität sowie zur Weiterentwicklung gekommen wäre. Ohne die hektische Nervosität — die bei manchem unserer deutschen Nachkriegskonstruktionen leider mit wenig glücklichen Folgerungen

Pate stand — ohne dieses „Um-jeden-Preis“ entwickeln die Engländer seit Jahrzehnten ihre Einzylinder-Dampfhammer Stückchen für Stückchen auf solider Basis weiter. Man begreift eben, daß sich dabei alles von vornherein anbietet, was andererseits bei einer völlig neuen Konstruktion bis zur Reife viel Aufwand, Arbeit, Sorgen und „Kunden“-Versuche frisst. Diesen Motoren stehen mehr als 50 Jahre Motorradbau zur Seite. Womit wir ohne weiteres die Maschinen als „Westerwald“- „Bauern“- und „Wüsten“-Motorräder bezeichnen können. (Zur Erklärung ganz neuer Freunde in unserer Zunft: Ein „Bauern“-Motorrad ist etwas Ähnliches wie ein treuer zuverlässiger Ackergaul.) Die neue AJS, Modell 8, 350 ccm (identisch mit der Matchless G 5), besitzt dazu aber noch ein recht sportliches Temperament. In gewisser Hinsicht ist es hier geglückt, Zugfreudigkeit und flach verlaufende Leistungskurve im höchsten Drehbereich für sportliche Fahrweise zu vereinen. Womit wir zu einem sehr interessanten Motor kommen, wie wir gleich noch anhand des Nürburgring-Testes sehen werden.

Die 350 ccm-Klasse gibt es bei den Herstellern von Motorrädern in Westdeutschland nicht mehr. Wird auch wohl nicht mehr zu erwarten sein, obwohl es doch noch Liebhaber gibt, die durch die frühere Horex-Regina (die Resident paßt für den Vergleich mit der AJS, Modell 8, nicht ganz) noch immer von dieser heute steuer- und haftpflichtmäßig zu den 500ern etwas ungünstig liegenden Klasse sprechen. Ich finde, daß die AJS 8 fast eine direkte Nachfahrin der berühmten Regina 350 sein könnte, weil sie in etwa so aussieht, wie sich viele alte Regina-Freunde die Weiterentwicklung wohl vorgestellt hatten: hintere Schwinge, Telegabel weiterhin (die Horex-Gabel war eine der besten Teleskopgabeln, was nicht nur Bastler von tollen Vögeln heute noch wissen!), Motor äußerlich nicht viel geändert, Leistung etwas höher, erweiterter Drehbereich und das höchste Drehmoment noch weiter nach unten und dessen Kurve auch flacher verlaufend. Es war schade, daß man mit der völlig neu entwickelten Resident bei Horex die Regina-Baureihe aufgab, mit weniger Aufwand wäre dort noch

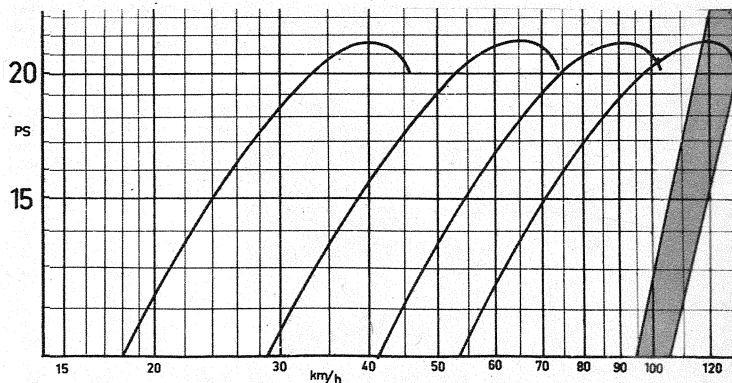
Fahrtschreiberblatt einer Nürburgring-Runde. 1 = Südkurve, 2 = Nordkurve, 3 = Hatzenbach, 4 = Flugplatz, 5 = Schwedenkreuz, 6 = Aremberg Kurve, 7 = Fuchsröhre, 8 = Adenauer Forst Ecken, 9 = Metzgesfeld, Kallenhard, 10 = Wehrseifen Ecke, 11 = Exmühle, 12 = Bergwerk, 13 = Steigung am Kesselchen, 14 = Karussell, 15 = Hohe Acht, 16 = Wippermann, Eschbach Kurve, 17 = Brünnehen, 18 = Pflanzgarten, 19 = Schwalbenschwanz, 20 = Galaenkopf, 21 = Antoniusbuche.





Leistungskurve des Motors mit Drehmomentverlauf im Vergleich zur Horex-Resident 1955 und dem letzten 350 ccm Regina-Modell 1955.

Das Gangdiagramm mit der typischen englischen Getriebestufung. Der geölte Raum gibt die Fahrwiderstände in der Ebene für einen schweren und leichten Fahrer an, welcher letztere außerdem langgemacht fährt. Man macht keine Experimente mit der Übersetzung, man brauchte sie auch nicht zu knapp zu wählen.



viel zu holen gewesen. In Wettbewerben liefen solche Typen versuchsweise bereits! Ich habe die AJS 8 „Senioren-Motorrad“ getauft, nachdem Detlev Louis, der als Importeur die Testmaschine zur Verfügung stellte, nicht unrichtig vom „vernünftigen“ Motorrad sprach. Es ist eben kein Rennblitz wie eine Ducati-Supersport, eine Catria, eine Honda-Supersport — es ist eine Maschine für zwar ruhiger scheinende, aber doch schnelle und auf lange Touren eingerichtete Fahrer. Das hat auch etwas Bestechendes, man denkt unwillkürlich an Gesichter von manchen alten Hasen, die uns während vieler, vieler Kilometer und Fahrten begegneten. Man denkt an lange, lange wunderbare Reisen —! Auf der anderen Seite entspricht diese Maschine immer wieder absolut dem Temperament der „driver and gentlemen in merry Old England“.

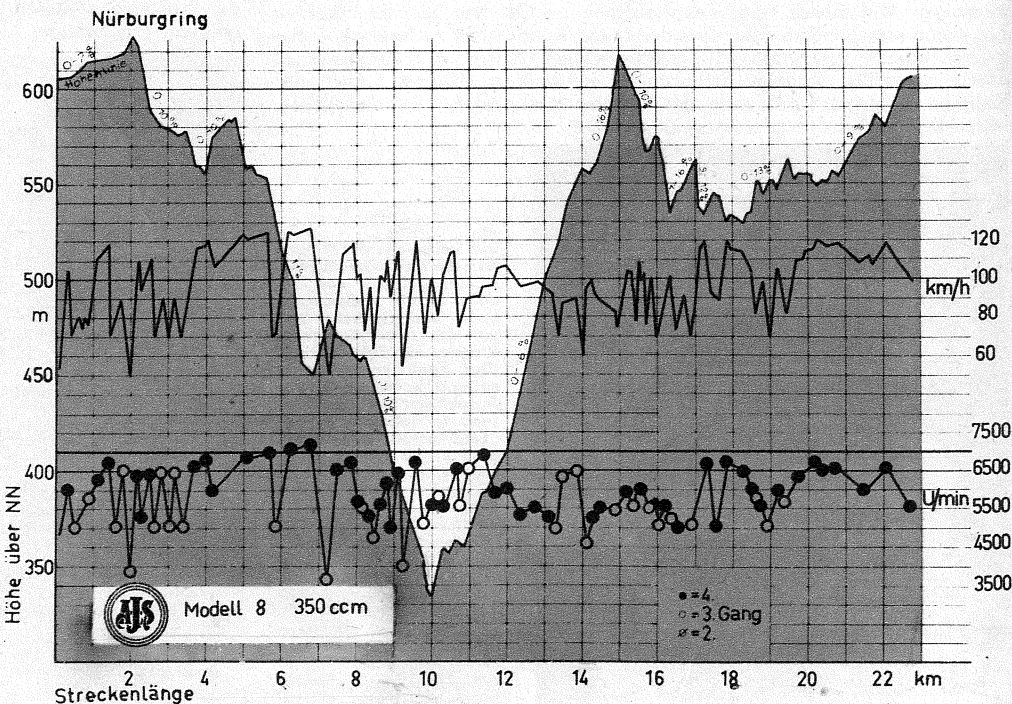
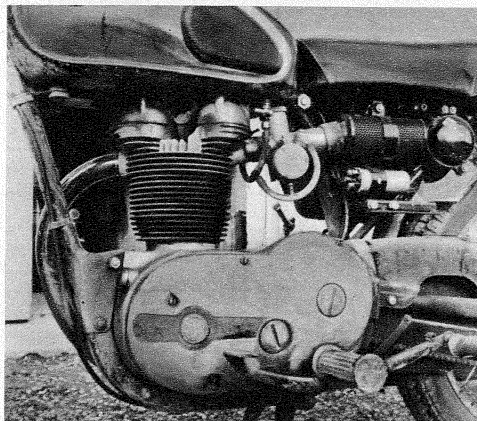
Knappe 22 PS zeigt die uns vom Werk gegebene Leistungskurve des Motors, wobei über einen Bereich von 2000 U/min in der Spitzendrehzahl hin mehr als 20 PS gemessen werden und wir somit eine sehr schöne flache Kurve haben. Man kann also drehen lassen! Das ist wichtig — besonders wenn es einmal im dritten Gang lange bergauf geht. Die andere Eigenschaft des Motors liegt darin, daß das höchste Drehmoment in einer ebenso erstaunlich flachen Kurve ab 3000 U/min bis ca. 5500 U/min liegt. Es ist also auch „unten was drin“! — Steigen wir auf dem Nürburgring zum Beispiel von Breitscheid zur Hohen Acht durchs Kesselchen auf der Nordschleife hinauf, so kommen wir in der 5 km langen Steigung zwischen Kilometer 12 und 13 an diese berühmten 7 — 8%. Zwischen 95 und 98 km/h ist hier das Tempo. Im dritten Gang dreht der Motor dort glatt seine 7000 U/min nur leicht überdreht, im vierten Gang knappe 5500 U/min. Bei 7000 U/min sind noch 21,5 PS, bei 5500 aber schon 20 PS vorhanden! Deswegen habe ich hier nicht den dritten Gang benutzt (weil auch da oben die Vibrationen auftraten — man kann also erstaunlich schonend fahren! Also deswegen kein Rennblitz, deswegen „Senioren-Motorrad“. Die Folge dieser Motorcharakteristik ist schnelles und kaum aufreibendes Tempo! Geht es bergauf, dann ist für zügigen Durchschnitt genug Kraft auch unterhalb 5500 U/min vorhanden, so daß man den kleineren Gang nicht unbedingt nötig hat. Geht es bergab, dann kann man im großen Gang ruhig bis auf 125 km/h gehen, ohne daß einem das Dings um die Ohren fliegt. Auf dem Nürburgring waren bei Durchschnitten über 90 km/h (mit Metzeler C-Reifen) nicht einmal irgendwelche Stellen vorhanden, die den zweiten Gang zum Einsatz benötigten, das meiste fuhr man glatt im vierten Gang durch. (Noch weit auffallender als bei der Norton 99!) Aus

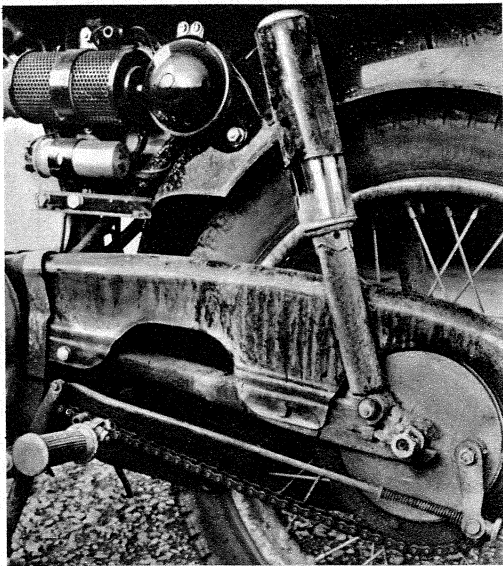
3500 U/min im dritten Gang zog man immer noch mit 13 PS (= knappe 50 km/h) hinter engen Kurven sauber und kraftvoll nach oben! Es machte auch Spaß, zum Beispiel auf der Landstraße mit 80 km/h = 4500 U/min (über 17 PS) dahin zu reisen und ohne schalten zu müssen bei Überholmanövern spielend vorbeizukommen und dazu noch mit einer Zeitspanne von 80 bis 100 km/h in ca. 8 bis 10 Sekunden gegenüber Gegenkommern noch eine genügend große Sicherheitspanne zu haben. Schaltete man aber runter, zog man dann den dritten Gang bis 90 rauf — dann verkürzte sich diese Überholzeit natürlich erheblich bis runter auf 5 Sekunden. Aber wie gesagt — nötig war das nicht immer. Deshalb also „Senioren-Motorrad“! Kein Drehzahlmesser nötig. Nur vielleicht ein Schalldämpfer, der ein wenig mehr der Auffassung unserer TÜV-Leute vom leise sein sollenden Motorrad entspricht. (Hier wären unter Umständen im Hinblick auf viele englische Maschinentypen — die unter anderen vom Gesetzemacher in England gegebenen Bedingungen entstehen — Nachrüstdämpfer seitens unserer Schalldämpfer-Hersteller schon kalkulierbar.) In unseren Ohren jedoch ist dieser Ton bestimmt nicht unangenehm, im 50er Tempo in der Stadt (geht im vierten Gang absolut ruckfrei!) ist die Musik m. E. auch im dritten Gang noch nicht kriminell zu nennen. Es darf eben kein Angeberwurstchen damit vorm Kino den Teenagern imponieren wollen —!

Der Motor ist kein Kurzhuber (Steuerseite Gleitlager, Antriebsseite zwei Kugellager, Pleuelstange auf Hubzapfen mit Doppelrollenlager). 85,5 mm Hub (72 mm Bohrung) sind aber auch kein Zeichen für einen ausgesprochenen Langhuber. (Die Regina hatte immerhin 91,5 mm Hub bei 69 mm Bohrung), bei 6500 U/min beträgt die Kolbengeschwindigkeit 18,38 m/sec (Regina 19,1 m/sec bei 6250 U/min), das aber ist nun mit diesen Drehzahlen eines Stoßstangenmotors wiederum nicht gerade das Kennzeichen eines „Bauern“-Motorrades, eher das einer Sportmaschine. Ja, zwei Seelen wohnen in diesem Ding, der übrigens das wieder einmal — wie bei allen englischen Maschinen — wunderbar zu schaltende Getriebe nicht zu einem Motor-Getriebe-Block vereint, wie man das bei uns baut. Das Getriebe wird zwar auf der rechten Seite von einem Gehäuseteil des Motors umschlossen, ist aber für sich im Rahmen hinter dem Motor aufgehängt. Die Primärkettenspannung erfolgt durch Verdrehen des Getriebegehäuses in Spannbändern, die Kupplung sitzt koaxial zur exzentrisch liegenden Abtriebswelle. Die Klassiker können eben nicht aus ihrer Haut und verteidigen mit vielen guten Argumenten das vom Motor grundsätzlich getrennte Getriebe. Die Getriebestufung gibt das Gangdiagramm

Höhendiagramm des Nürburgringes mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. Die wichtigsten Streckenstellen findet man im Vergleich mit den Kilometermarken auf dem Fahrtschreiberblatt. Sehr deutlich läßt sich hier ablesen, daß die Laufcharakteristik des Motors zu schnellem, aber ruhigem Fahren führt. Der vierte Gang bleibt erstaunlich oft und lange im Einsatz, der zweite Gang wird überhaupt nicht benutzt. Man kann also schonend ohne erheblichen Durchschnittsverlust fahren.

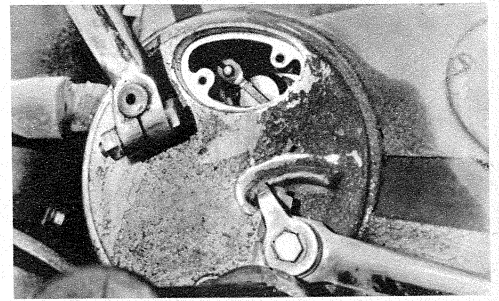
Der Motor von der Antriebsseite. Die Maschine sprang übrigens zuverlässig auch nach längerem Stehen bei Kälte ohne Fluten des Vergasers mit geschlossenem Lufthebel spätestens auf den zweiten Tritt an. Zündverstellung automatisch. Der Gleichrichter sitzt unter der Sitzbank.



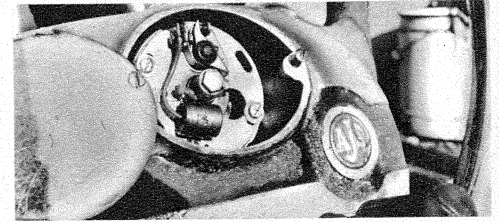


Luftfilter für den Vergaser, Zündspule, Horn (etwas zu leise!), hinteres Federbein und Kettenabdeckung. Die Kette ist zum Rad und Reifen ausreichend abgedeckt, so schluckt sie kaum noch Sprühwasser. Die englischen Ketten halten zudem erstaunlich lange!

Hinter dem Deckel hängt ein das Kupplungsseil ein. Das Getriebe ist getrennt vom Motor, es wird nur auf der rechten Seite von einem Gehäuseteil des Motors umfaßt. Ölfüllung größer als im Motor — nämlich 1,8 Liter! Zum Verstellen der Primärkettenspannung dreht man das Getriebe in seiner Halterung. Die Kupplung auf der Abtriebswelle verschiebt sich durch die exzentrische Lage der Welle.



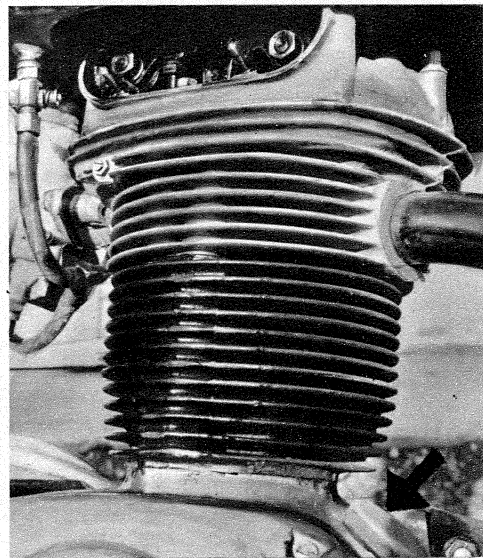
Hinter dieser Klappe kommt man an Unterbrecher, Kondensator und Zündeinrichtung. Die automatische Zündfliehkraft-Verstellung sitzt hinter dieser Platte. Die Lichtmaschine liegt auf der anderen Seite im Gehäuse des Primärtriebes.



sehr gut wieder. Es entspricht den Anforderungen kurvenreicher Landstraßen — ich selbst empfinde diese Stufung für eine normale Straßenmaschine als sehr gut. Der dritte Gang reicht sehr schön weit nach oben unter den vierten Gang und auch der zweite Gang liegt für den Verkehr in den engen Städten genau richtig. Für Gebirgsstraßen liegen der zweite und dritte Gang ebenfalls gut, hinzu kommt das günstige Drehmoment des Motors.

Wie wir aus den Nürburgring-Runden sehen, sind Spurhaltung und Kurvenlage mit dem Metzeler C-Reifenprofil sehr gut (serienmäßig sind englische Dunlops drauf — vorn ein Rillenprofil! Der wurde in der Testzeit lieber geschenkt —!). Diese Durchschnitte waren wohl gemerkt in einer Jahreszeit möglich, in der der Nürburgring nicht mehr ganz in den Waldbezirken und in den Kurven, die nicht den ganzen Tag von der Sonne erreicht werden, abtrocknet. Man sitzt nicht verkrümmt auf dem Senioren-Motorrad — man sitzt „englisch“, man sitzt wie am Schreibtisch auf einer genügend breiten und außerdem ausreichend gepolsterten Sitzbank, die Beine sind durch die Fußrastenlage selbst bei extrem Langhaxigen (siehe Überschriftsbild) nicht so eingeknickt, daß man auf langen Touren lahme Oberschenkel bekommt. Welcher Beifahrer am besten hinter einem großen Mann Platz hat, zeigt das Überschriftsbild ebenfalls. Das sollte aber für einen Senior der Motorradfahrererei nicht mehr so ausschlaggebend sein. Für einen Sportsmann auch nicht.

Die Telegabel gehört zum Besten, was ich an Telegabeln gefahren habe. Die Elastizität der Gabelholme ist ohne Wirkung auf die Spurhaltung, die Dämpfung hervorragend. Auf ganzen Schlaglochserien gab es kein Aufschaukeln, keinen Durchschlag. Im Moto Cross-Gelände über Wellen und Rinnen kam diese Gabel m. E. erst so richtig zur Wirkung. Die nicht sehr breit gelagerte Hinterradschwinge hat zwei Girling-Federbeine, deren unterer Teil extrem lang gezogen ist. Daß sie unterdimensioniert sind, möchte ich nicht sagen — die Wirkung reichte bei normaler Belastung hinsichtlich Federhärte und Dämpfung. Die Maschine sprang hinten nicht herum, machte auch auf der Südschleife des Nürburgringes in der ersten Rechtskurve vor Müllentbach keine Extratourchen —! (Kennen Sie die Ecke? — Na, wenn nicht, seien Sie dort bei der ersten Runde nicht zu hitzig!) — Bei extrem schmal gelagerten Hinterradschwingen haben wir ansonsten so unsere speziellen schönen Erfahrungen in welligen Kurven. Aber der Rahmen ist in sich steif genug, das Rohrmaterial und der Rahmenaufbau lassen keine gefährlichen Verwindungen zu.

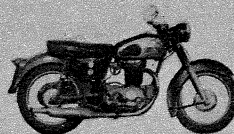


Die Steuerseite des Motors. Zum Einstellen des Ventilspiels gelangt man bequem an die Stoßstangenenden und Kipphebel hinter der hier entfernten Klappe im Zylinderkopf. (Der Tank braucht nicht entfernt zu werden!) Das Auspuffrohr ist ohne besondere Halterung in den Leichtmetallzylinderkopf gesteckt. Die Verrippung von Zylinder und Kopf ist sehr stark gewählt, die Kühlwirkung reicht auch bei hoher Belastung aus. Ölmenge des Motors 1,5 Liter, die in der Trockensumpfschmierung nicht besonders zur Kühlung herangezogen wird. (Pfeil = Öleinfüllöffnung). Zwischen Stoßstangen und Nocken sind Schleppebel angeordnet. Haarnadelventilfedern. (Fotos: Klacks)

Die Bremsen. Ja, sie sehen auf den ersten Blick recht klein aus. Die Vorderbremse ist eine echte Vollnabenbremse, die Hinterradbremse eine gewöhnliche Trommelbremse, jedoch aus Gußmaterial, die Leichtmetallnabe ist wohl lediglich ein Mode-Attribut. Beide Bremsen haben einen Durchmesser von ca. 148 mm, eine Belagbreite von ca. 30 mm. Es muß an besonders guter Belagqualität liegen (Ferrodo?): diese kleinen Bremsen reichten tatsächlich selbst auf dem Ring aus. Der hintere Kettenkranz direkt auf die Trommel geschraubt betätigt sich als Wärmeleiter zwischen Trommel und Kette. Aber diese englischen Ketten sind unwahrscheinlich zähe. Ich habe die Kette während der 2000 Testkilometer nicht nachgestellt, obwohl der Ketten-schutz offen ist. Die Bremsen selbst greifen weich an — beachtlich ist der Fußbremshebel, die Bremsstange war steif genug, daß sie sich in der Kröpfung nicht streckte. Nach fünf Runden habe ich dann erstmalig nachstellen müssen — vorn und hinten. Dabei blieb es die ganze Testzeit. Das Hinterrad hat keine Steckachse. Nach Lösen der Kette, des Bremsgestänges, der Tachometerwelle und der Radmutter kann man das Hinterrad herausnehmen, wenn die Maschine etwas nach links geneigt wird. Im englischen Handbuch sind übrigens diese Handgriffe alle genau beschrieben! Und zwar die Demontage und Montage fast aller lebenswichtigen Teile an Motor, Fahrwerk und Elektroanlage, die ein wenig in manchen Details, wie die Schalter zum Beispiel, nach billigstem Blechzeug aussieht, während andere Teile wiederum viel Gewußt-wie beinhalten. A propos Handbuch: die Engländer wissen vielleicht etwas mehr um die Praxis des Werkstatt- und Kundendienstes, sie beschreiben genau, wie man sich helfen kann — mit dem Bordwerkzeug! Die speziell als Zubehör für die Maschine erhältlichen Sonder Teile weisen auch recht deutlich auf die Atmosphäre hin, in der die Maschine entstanden ist: Luftfilter (nicht serienmäßig!), Seitenständer, Gepäckträger, Sturzbügel, Packtaschen mit Halter, geschlossener Kettenkasten.

Mit der AJS 8 wird eines der ziemlich unkomplizierten Motorräder erhalten bleiben, wie man sie in der ganzen Welt überall dort schätzt, wo nicht hinter jeder Straßenecke eine Werkstatt ist, wo es noch genug Fahrer gibt, die ihre langen Reisen auf der Sitzbank eines unverbildeten Motorrades machen. Ein richtiges Motorrad!

Klacks



Technische Daten

Motor:

Bohrung/Hub 72/85,5 mm; 347 cc; 21,5 PS bei 6500 U/min; Verdichtung 7,4; Vergaser Amal Monobloc Typ 389/42, 28,5 mm ϕ ; Kolbengeschwindigkeit bei 6500 U/min 18,38 m/sec. Ventilzeiten 35 / 77 / 77 / 38, Primärtrieb Duplexkette.

Getriebe:

Gesamtübersetzung 18,68 / 11,82 / 8,32 / 6,39; Stufung 2,95 / 1,85 / 1,58 / 1,0. Zahnzahlen serienmäßig Kurbelwelle 22, Kupplung 46, Getriebeausgang 18, Hinterrad 55.

Bereifung:

3.25 — 18 vorn und hinten.

Lichtanlage:

6 Volt Wechselstrom-Generator, Gleichrichter. Biluxlampe 30/24 Watt. Scheinwerfer- ϕ ca. 145 mm, Zündkerze Wärmewert 225–240, 14 mm Langgewinde.

Füllmengen:

Benzintank 12,5 Liter (Testverbrauch ca. 3,8–5 Liter/100 km); Öl (Trockensumpfschmierung) 1,5 Liter (Testverbrauch nicht erwähnenswert) SAE 50 (Sommer), SAE 30 (Winter); Getriebe 1,8 Liter SAE 50.

Maße:

Radstand 134,5 cm; Sitzbankhöhe 74 cm; Bodenfreiheit 15 cm. Gewicht 154 kg.

Preis:

DM 2370 — ab Hamburg verzollt. Steuer jährlich: DM 51.—; Haftpflicht jährlich: DM 220.—.

Die Testmaschine stellte Importeur Detlev Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41, Telefon 44 74 91, zur Verfügung.