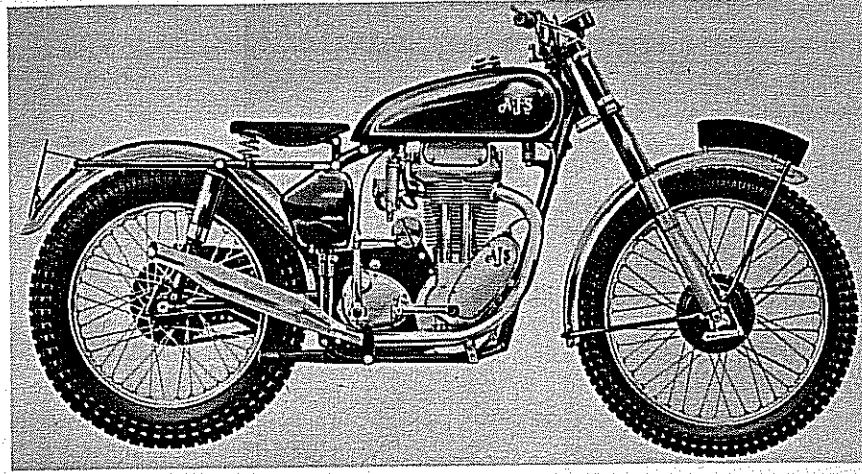
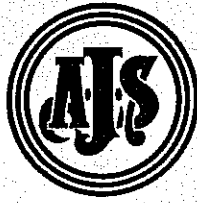


AJS MOTORRAD

testet

AJS 16 350 ccm Trial



Dreimal hintereinander gewann der Engländer Gordon L. Jackson das Internationale Trial Lamborelle und nach seinen vielen Mannschaftspreisen bei der schwersten Geländefahrt Europas, die allein die Fahrkunst der Teilnehmer bewertet, wurde Jackson 1958 Gesamtsieger dieses Wettbewerbes, der Internationalen Schottischen Sechstagesfahrt. Seine Maschine war stets „Puffing Bill“, die 350 ccm-AJS, Modell 16 C Trial. Zwar benutzte er Werkmaschinen, an denen hier und da Einzelheiten auf diesen Geländefahrten probiert werden sollten, aber sensationelle Apparate wie etwa Fabrik-Straßenrennmaschinen waren das in keinem Falle. Vor allem nicht hinsichtlich der Motorleistung — im Gegenteil; mehr als 18 PS gaben Jacksons Trialmaschinen nie her, und die Maschine vom letzten Trial Lamborelle hatte knappe 18 PS und entsprach damit genau der Serie.

17 PS hat bei uns heute eine anständige 250 ccm-Maschine immer, 350 ccm-Tourenmaschinen kommen auf 22 und 24 PS und deutsche Geländesportmaschinen der Klasse über 250 bis 350 ccm haben immer ihre 20 PS, wenn nicht mehr. Die Art unserer Zuverlässigkeitsfahrten mit gezeiteten Sonderprüfungen verlangen diese Leistungen von Geländemaschinen, wenn einer etwas gewinnen will, und würden in England im Gelände ebensolche Wettbewerbe stattfinden, so hätte man dort kaum Serien-Geländesportmaschinen gebaut und wäre nie zu einer so großen Verbreitung des Motorrad-Geländesportes gekommen. Geländefahrten mit Geschwindigkeitswertung gelten dort als Moto Cross — egal, ob es kurze oder längere Strecken sind. Geländefahrten ohne Bewertung der Geschwindigkeit oder eines vorgeschriebenen Durchschnittes sind Trial, auf denen allein die Fahrkunst und die handliche Maschine entscheidet. Genau wie es für Moto Cross fertige Modelle bei fast allen englischen Motorradfabriken zu kaufen gibt (mit entsprechender Mehrleistung), bekommt man fertige Trialmaschinen im Laden zu kaufen. Das Trialfahren ist drüben nicht weniger verbreitet als bei uns das Handballspiel, einengende Bestimmungen verständnisloser oder böswilliger Behörden gibt es nicht (bis zum Einbruch der Dunkelheit kann man sogar in England mit einer Geländesportmaschine ohne Scheinwerfer fahren!), seit fünfzig Jahren kennt sich jeder Sportbegeisterte in den Regeln aus und es kommt niemand auf den Gedanken (wie etwa bei uns), den Motorradsportlern in Presse, Rundfunk und Fernsehen einen bösen Nimbus anzuhängen. In dieser Atmosphäre können natürlich Maschinen und auch Fahrer besonders gut gedeihen, wie die 350 ccm-AJS 16 C.

Bis vor zwei Jahren gab es die große AJS Trialmaschine mit 350 ccm und 500 ccm-Einzyliermotor. Aber es machte kaum etwas aus, die 500er mußte bei den internationalen Veranstaltungen doch immer mit den 350ern in einer Klasse starten (über 250 ccm) und war trotz ein paar PS mehr (21 und 24 PS) nicht im Vorteil, obwohl beide Maschinen fahrfertig nur 137 kg wogen. Wie wenig PS beim Trial eine Rolle spielen, bewies John

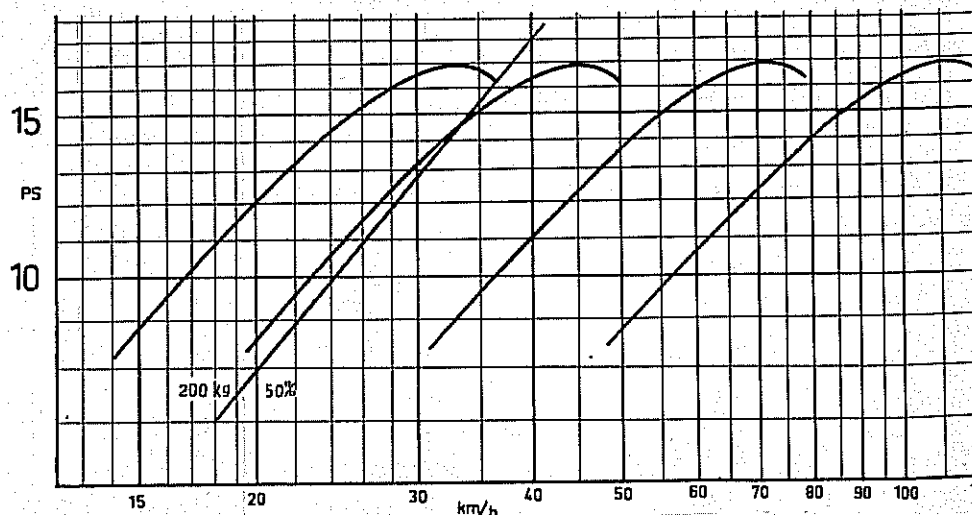
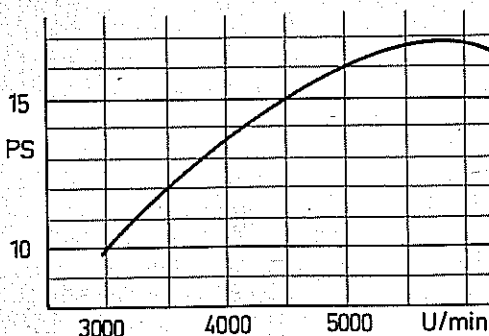
Giles beim Trial Lamborelle 1959, als er mit einer 10 oder 12 PS-Maschine der Klasse unter 250 ccm Gesamtsieger des Trials vor den dicken Brocken von Sammy Miller und Gordon Jackson wurde. Deshalb wird heute nur die 350 ccm-Trialmaschine bei AJS hergestellt.

In ihren Grundzügen wird die 16 C unverändert nach dem Kriege gebaut. Je nach den Erfahrungen, die man im Sport machte, wurde dann dies und jenes leicht abgeändert. Noch 1955 hatte sie keine Hinterradfederung und es gibt Trialfahrer, die das auch heute noch für diesen Sport als unnötig ansehen. Man kam aber nicht darum herum, denn es ist doch wohl ein Unterschied, ob das Hinterteil der Maschine im harten Geröll ruhiger und in der Spur bleibt oder aber wie ein Lämmerschwanz hin und her springt! 1958 war die Rohrkonstruktion des hinteren Rahmenteiles noch der 350er Tourenmaschine ähnlich: Zwei Rohrbogen, die unterm Sattel begannen und am untersten Rahmenende unter dem Motor endeten. Die Federbeine saßen fast senkrecht an zwei ausladenden Stahlblecharmen, die außerdem die Kotflügelhalter hielten. Der Werkzeugkasten war in dem linken Bogen befestigt. Der Auspufftopf hing am rechten Bogen. 1959 wurde das geändert. Man nahm dünneres Rohrmaterial und legte hinter den Sattel eine Rohrschleife zum Halten des Kotflügels. Ein Stützrohr führt aus der Höhe des Schwingendrehpunktes unter das hintere Sattelende und an diesem Punkt sind jetzt die Federbeine nach vorn geneigt oben befestigt. Die Vollnabe ist wieder verschwunden, die Vrväterbremse wiedergekommen. Der Kettenkasten reicht nicht mehr völlig über den hinteren Zahnkranz und ist nach der Seite hin offen, während zum Reifen hin ein Schutz bis zum unteren Kettentrum vorhanden ist. Das Bordwerkzeug wird in einer Trommel hinter dem Zylinder aufbewahrt. Die Hinterradspeichen sind verstärkt auf Wunsch gibt es eine Steckachse. Die von der Hinterradachse aus nach oben geführte Tachowelle liegt ungünstig, denn beim Einfedern der Hinterschwingen wird sie gegen ihre oben am Rohr nötige Befestigung gestaucht was sie nicht lange mitmacht. Jedenfalls nicht bei unserer Testmaschine. Das Ende des Leichtmetallkotflügels trägt das Kennzeichen und das Rücklicht — beides zitterte dort früher auf dem äußersten Punkt beim Laufe des Motors und beim Fahren hübsch hin und her, es gab Risse im Kotflügel und andere weniger schöne Ergebnisse der Schüttelei. Auch deswegen baut man heute die neue Rohrschleife, um dort hinten mehr Ruhe zu bekommen. Ob das ganz gelungen ist, glaube ich nicht — es empfiehlt sie auf alle Fälle ein Kunststoffnummernschild.

Mit einem Hub von 93 mm und einer Bohrung von 69 mm können wir diesen Einzylinder Viertaktmotor unbedingt in die Kategorie der Motoreinstufen, die wir spaßeshalber als Dampfhammer bezeichnen. Bestimmt wird es unter uns jetzt Leser geben, die einen solchen Motor für vorsichtig flüchtig halten, vielleicht noch geeignet zur Veteranen-Rallye, Pfingsten zum Zweiradmuseum nach Neckarsulm. Und dann nur 17 PS. So ein lahm

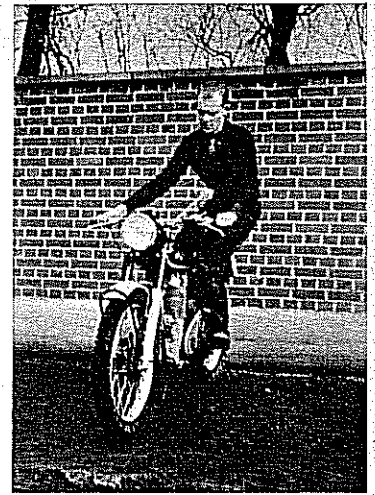
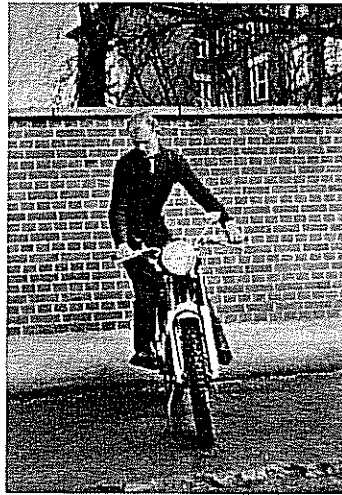
Gangdiagramm. Der zweite Gang ist als Hauptaktionär dicht an den ersten Gang gerückt. Der dritte Gang wird fast nur auf Verbindungswegen benutzt, und der vierte ist eine Art Schongang für die Straße. Trotzdem ist die Getriebebestufung nicht abnorm weit. ▶

Leistungskurve des Motors. ▼



ogel —! Langsam — der Einzylinder Stoßstangen-Motor ist noch lange nicht unmodern, wer so etwas sagt, hat von Motorrädern keine Ahnung. Der 16 C-Motor ist jedenfalls einer der schönsten Einzylinder Motoren, die ich an Motorrädern kennengelernt habe und der nur wenig Vibrationen im Lenker fühlbar werden läßt. Für Geländesport dieser Art kann es nichts Geeigneteres als Antriebsquelle eines Motorrades geben. Im tiefen Reck, Zündung auf spät gestellt, Leerlauf so gestellt, daß der Motor bei gedrehtem Gasgriff nicht abstirbt, zieht er die Maschine ohne Ruckchen und Mucken wie ein Ackerschlepper langsam und zäh — tuck, tuck — aus der Schmiere heraus. Der Fahrer hat nur darauf zu achten, daß er die Klänge hält und nicht umkippt. Man kann dann aber nach Verstellen der Zündung am Ende einer solchen Sektion das Gas blitzschnell aufreißen, im nächsten Moment ist der Motor da — dreht sauber hoch, verschluckt sich nicht und so dem Ackerschlepper wird ein unheimlicher Sprinter. Im Geröll kann man damit wie eine Gemse klettern, weil man in der Lage ist, beinahe in jedem einzelnen größeren Stein und jede Steinstufe durch kurzes Gasgeben leichter Gaswegnehmen der Situation entsprechend zu überfahren, ohne daß der Motor ein einziges Mal vergiftet, auf das plötzliche Hochziehen oder Sinken des Gasschiebers augenblicklich zu reagieren. Gordon Jackson sagte mir als einmal, daß er 80% der Strecke der Internationalen Schottischen Endurostagesfahrt nur mit dem Gasgriff fährt. Die Schwungmassen sorgen dafür, daß beim Gaswegnehmen kein zu plötzlicher Übergang das Hinterrad auf schmierigem Boden zum Rutschen bringt. Trotzdem erlebt man es bei steilen Abfahrten auf sandigem Grund, daß das Hinterrad blockiert, wenn man das Gas wegnimmt (wie am Wiesenhang von Ohain in Belgien im Trial Lamborelle), so daß man mit dem Fingerhebel den Ventilheber ziehen muß, damit der Kolben über den Totpunkt kommt, der Motor weiter läuft, das Hinterrad sich wieder dreht und trotzdem genügend Drehmomentwirkung vorhanden ist.

Motor dieser Art können keine abenteuerlichen Verdichtungsverhältnisse brauchen. Der 16 C-Motor hat eine Verdichtung von 6,5 — das ist nicht besonders niedrig aber auch nicht besonders hoch. Die 350er Tourenmaschine hat die gleiche Verdichtung. Und hier kommt eigentlich eine kleine Überraschung, denn bisher war auch ich immer der Meinung, daß man zum Überfahren besonders zahme Motoren braucht, die weit unter dem Niveau der Tourenmotoren liegen müßten. Nach dem AJS Trial-Motor zu schließen ist das aber nicht der Fall. Genau wie man keine hochgezüchteten Ort- und Moto Cross-Motoren im Ausland zum Trial fährt, fährt man auch keine extrem zahmen Motoren. Der 16 C-Motor unterscheidet sich vom normalen Tourenmotor lediglich durch einen Leichtmetallzylinderkopf (wegen thermischer Probleme, sondern allein wegen Gewichtsersparnis) und eine flache Leistungskurve. Nicht die 17 PS bei 5750 U/min sind wichtig, sondern die 10 PS bei 3000 U/min oder die 7,5 PS bei 2000 U/min. Ein Riesen Zahnkranz am Hinterrad ist bei diesem Motor nicht nötig, denn wenn man die Widerstände einer 50% Steigung auf losem Untergrund ausrechnet und für die Maschine samt Fahrer 200 kg einsetzt, so findet man, daß das mit der serienmäßigen Übersetzung noch lange nicht die Grenze des Möglichen ist. An der Steigung von Noirhat beim Trial Lamborelle war am steilsten Punkt in einer Länge von etwa 8 m eine Steigung von etwa 70%. Die gesamte Steigung (150 m lang) hatte 60% und dort fuhr Jackson (der bestimmt mit seiner Maschine zusammen mehr als 200 kg wiegt) und andere ohne zu fußeln hinauf, Jackson kam ganz kurz beim Anlauf in den zweiten Gang, schaffte es damit etwa ein Drittel, ging zurück in den ersten Gang und ließ sich ohne viel



Ob man das Körpergewicht nach rechts oder links verlagert — die Knie bleiben immer an der Sattelkante oder am schmalen Tank liegen. Lenker, Fuß- und Handhebel und auch der Sattel sind in ihren Positionen für diese Fahrerhaltung vorgesehen.

Theater hinaufschleppen. Dabei mußte er hier und da kurz Gas wegnehmen, um nicht wie ein Steinbock mit Puffing Bill über den Hang zu hüpfen.

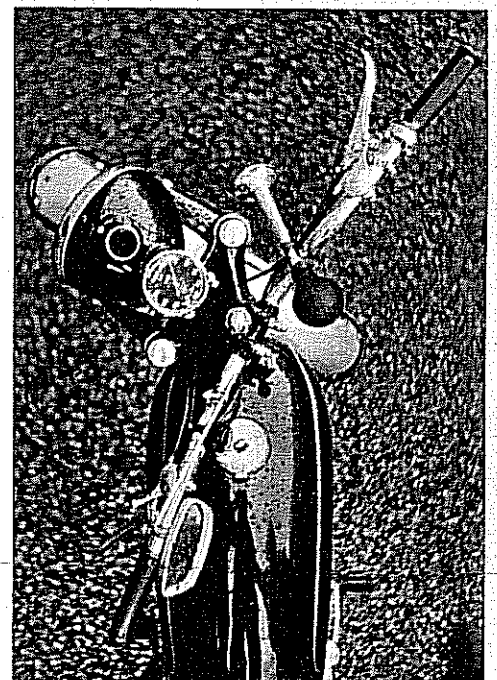
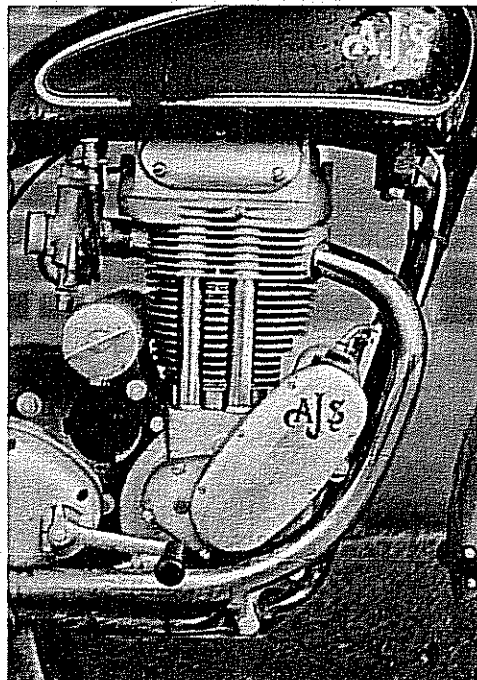
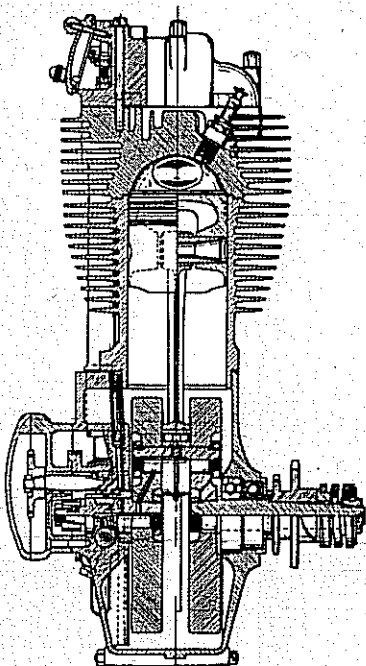
Jackson hatte natürlich nicht die serienmäßige Übersetzung, aber die nächstgrößere, ein Motorritzel mit 16 Zähnen. Bei englischen Maschinen wird die Übersetzung durch Ausrauben des Motorritzels gewechselt. Normalerweise hat die 16 C ein Motorritzel mit 17 Zähnen. Damit ergibt sich in den einzelnen Gängen eine Gesamtübersetzung von 21,25/15,8/10,1/6,5 : 1. Früher war die Gesamtübersetzung des zweiten und dritten Ganges 15,48/9,52 : 1, aber man zog jetzt den zweiten Gang näher an den ersten heran und ließ den dritten noch um eine Idee folgen. Wir haben somit eine Getriebestufung von 1/1,56/2,42/3,28. Und das ist nicht einmal in unserem Sinne besonders geländemäßig. Ein Riesen Zahnkranz am Hinterrad ist nicht vorhanden (Serienmäßig 42 Zähne!) und man sieht ihn auch nicht an den Werksmaschinen. (Es wäre auch unmöglich, hier etwa basteln zu wollen, denn die hintere Urväter-Bremstrommel bildet mit dem Zahnkranz ein Stück!)

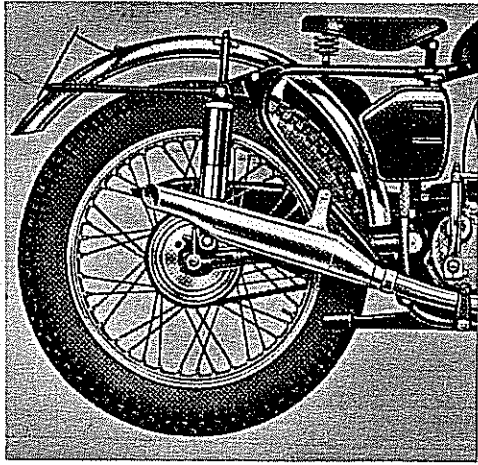
In einem Trial wird normalerweise im zweiten Gang durch die Sektionen gefahren, der erste ist meist Retter in der Not. Es ist aber wichtig, daß zwischen diesen beiden Gängen kein zu großer Sprung ist. Je tiefer der zweite liegt, desto besser. Der dritte Gang kann dann ruhig weiter weg sein, er wird ja nur auf den Wegen zwischen den Sektionen benutzt und der vierte bleibt dann so eine Art Schongang für die Straße. Darum entstand die vorliegende Stufung des 16 C-Getriebes — also etwas ganz anderes als wir das sonst von normalen englischen Maschinen kennen.

Einrichtung des Motors. Das Pleuel ist in einem dreilagigen Rollenlager gelagert. In der Steuerseite läuft die Pleuelnabe in einem Gleitlager, auf der Antriebsseite in zwei Kugellagern.

Motor von der Steuerseite. Auf die Lichtmaschine wurde verzichtet. Vergaser: Amal Monobloc 376/59 T 27 mm Ø. Umlaufschmierung. Durch den Deckel am Zylinderkopf kommt man bequem zum Einstellen der Ventile.

Dieser Lenkereinschlag ist möglich. Aus dieser Höhe betrachtet, kann man sich auch ein Bild des schmalen Tanks machen. Der Inhalt von 10 Litern reicht bei dem geringen Verbrauch der Maschine immer für mindestens 150 km.





Hinterteil der 16 C 1958.

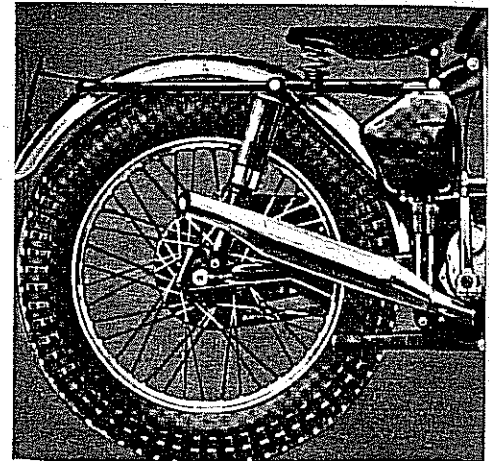
Schon bei der Moto Cross-Type von AJS, der 16 und 18 CS, ist es wieder „englisch“. Ich bin mit der Testmaschine viel im Gelände herumgefahren und habe mir mit Vorliebe steinige Auffahrten, Geröll, schräge Hänge voller Wurzeln, alte Steinbrüche und holprige Wege ausgesucht, die es um meinen Wigwam in jeder Art und Menge gibt. Mit dem zweiten Gang konnte man ohne weiteres bis auf schnelles Fußgängertempo heruntergehen, und wenn es nötig war: ein leichtes Anziehen des Schalthebels mit der Fußspitze, der erste Gang war drin (Begeistert dies butterweich und genau zu schaltende Getriebe!!) und nun konnte man mit dem Drehgriff Puffing Bill steinweise vorwärtshüpfen lassen — Gas auf, Gas zu —, er packte sofort an, in den Fußrasten stehend gleich man die Balance aus — bang, bang — Gas zu, schön über den Steinrand abrollen — so, das Vorderrad führt wieder — weiter — Gas auf, bang, bang — es war ein wundervolles Spiel!

Sagte da nicht irgendwo jemand, daß diese Trialmaschinen doch absolute „Spezial“-Motorräder sind, für nichts anderes zu gebrauchen? Ich muß enttäuschen — sie sind es nicht. Denn die 16 C war wie jedes andere Motorrad absolut als Brötchentour-Untersatz zu fahren. Der dritte Gang reichte bis etwa 70 und der vierte immerhin bis über 100 km/h. Bei 80 km/h im vierten Gang macht der Motor etwa 4000 U/min. Nur muß man dann der StVZO entsprechend bei uns die Lichtanlage und damit die Lichtmaschine als Zubehör haben, weil das serienmäßig nicht vorgesehen ist. (Detlev Louis hatte zwar einen Scheinwerfer drangeschraubt und eine Batterie angehängt — aber keine Lichtmaschine eingebaut. So konnte ich abends mit einer Batterieladung die 25 km Heimfahrt mit Licht riskieren, dann mußte eine neu geladene Batterie dran.) Auch ein Signalhorn gibt es nicht serienmäßig — bei mir tat es die berühmte und immer funktionierende Ballhupe. Ganz nebenbei: die Beschleunigung ist erlebenswert — besonders beim Anfahren an Kreuzungen mit Lichtregelung oder winkendem Schutzmann! — Hui —! Doch möchte ich keine 100 km über Straßen der Lüneburger Heide auf dem Trial-Spezialsattel (= Fahrradsattel von Leipzigeinundleipzig) sitzen müssen. Warum man den hat? — Weil man 1. beim Trial doch meistens in den Fußrasten steht und nicht, wie bei uns, hunderte von Kilometern im Sattel sitzend durch Wald und Heide staubt, weil 2. eine komfortable Sitzbank Gewicht kostet und 3. der Sattel als Stützpunkt für die Beine beim Verlagern des Körpergewichtes auf die Seite weitaus besser geeignet ist als die viel breitere Nase einer dazu noch weichen Sitzbank. Man opfert dem leichten Gewicht, dem nötigen Bodenkontakt und der Handlichkeit doch allerhand, womit einmal kraß beleuchtet wird, wie wichtig diese beiden Dinge zum Trialfahren sind! Das geht sogar so weit, daß man den leichteren Blechkasten der früheren Tourenmodelle gegenüber dem neuen Gehäuse am Primärtrieb beibehält und daß man die uralten Trommelbremsen den modernen Vollnabenbremsen vorzieht! Wann braucht man auch beim Trial Bremsen, die für 150 km/h und Großglocknerabfahrten gedacht sind — man brems doch viel mehr mit dem Gasdrehgriff als mit den Bremsen — auch am Steilhang von Ohain! Immerhin ist aber die Möglichkeit offengelassen, als Sonderausrüstung die modernen Vollnabenbremsen bekommen zu können, wenn jemand die 16 C auch noch alltags als Arbeitswegmaschine benutzen will. (Das Auspuffgeräusch läßt das auch ohne weiteres zu!)

Einen Moto Cross-Lenker mit Querstütze gibt es nicht. Der Lenker ist 74 cm lang und hoch genug, daß ein normaler Fahrer beim aufrechten Stehen in den Fußrasten die Lenkerenden bei hängenden Armen mit den Fingerspitzen berühren kann. Die Fußrasten liegen am richtigen Punkt, so daß die Beine beim Stehen genau an den Sattelkanten abstützen kann. Obwohl die 16 C sehr hoch ist (Sattelhöhe 83 cm) und eine enorme Bodenfreiheit von 26 cm hat, so daß man zuerst achtungsvoll vor diesem hohen Trakehner steht, ist es erstaunlich, wie leicht man damit umgehen kann. Der schmale Tank (Inhalt 10 Liter) macht sich im Gelände besonders gut, man kommt gar nicht auf den Gedanken, den Knieschluß zu verlassen, und der gewaltige Lenkereinschlag gestattet es, buchstäblich auf dem Hinterrad eine volle Kehrtwendung zu machen.

Technische Daten

Motor: 1 Zylinder, Viertakt, hängende Ventile, durch Stoßstangen bewegt, Bohrung 69 mm, Hub 93 mm, Verdichtung 6,5; Leichtmetallzylinder, Leistung ca. 17 PS bei 5750 U/min, Vergaser 27 mm Ø, Ventiltzeiten: E. ö. 26°, E. schl. 53°, A. ö. 64°, A. schl. 25°
 Getriebebeflügel: 1, 1,56, 2,42, 3,28
 Gesamtübersetzungen: 21,25/15,8/10,1/6,5/1
 Motorritzel: 17 Zähne (16, 18, 19, 20, 21, 22 Zähne möglich)
 Kupplung: 42 Zähne, Getrieberitzel 16 Zähne, Zahnkranz am Hinterrad 42 Zähne
 Zündmagnet: Lucas 42.179 E
 Vorzündung: 39° oder 12,7 mm
 Ölmenge: 2,5 Liter, Tankinhalt: 10 Liter
 Gewicht fahrfähig: ca. 137 kg
 Radstand: 136 cm
 Bereifung: vorn 2.75-21, hinten 4.00-19 (Dunlop-Trial-Profil)
 Importeur: Detlev Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41, Tel. 44.74.91
 Derzeitiger Preis verzollt ab Hamburg: DM 2615.-
 Steuer: DM 51.- (jährlich)
 Haftpflichtversicherung (250.000.-) DM 162.-



Hinterteil der 16 C 1959. Die Grundkonstruktion wurde nie geändert, aber an solchen Feinheiten arbeitet man unablässig.

(Wenn das dann noch nicht reichen sollte — wie z. B. im Bach bei Ohain —, dann lupft Jackson das Vorderrad von Puffing Bill ein wenig und setzt die Maschine auf dem Hinterrad in Seelenruhe auf Gegenkurs. Das mache mal einer mit einer deutschen Geländesportmaschine!) Der Radstand ist extrem kurz — 1,36 m. Vorn ist die Dunlop-Trial-Bereifung 2.75—21 und hinten 4.00—19 montiert (mittleres Geländeprofil den internationalen Vorschriften entsprechend), die Schläuche werden durch Schlauchhalter zusätzlich festgehalten, was besonders am Hinterrad wichtig ist, wo der Luftdruck nur zwischen 0,6 und 0,8 atü gefahren wird, wenn es im Gelände um die Wurst geht.

Kann man denn dann auch im Gelände schnell fahren? Von Kämper weiß ich, daß er auf den Feldwegen zwischen den Sektionen des Trial Lamborelle in Belgien nicht an Jackson vorbeikommen konnte, weil der kaum zu halten war. Dabei fuhr Kämper eine 250er Moto Cross-Maschine und ist wohl bestimmt einer, der auf Schnelfahren im Gelände als Moto Cross-Spitzenfahrer und Geländemeister trainiert ist! Diese Schnelligkeit kommt nicht von den PS der 16 C — das ist ein Ausdruck der wirklich einmaligen Leichtigkeit und Handlichkeit, mit der man fahren kann, ganz abgesehen davon, daß Jackson eben „kann“. Wobei auf keinen Fall vor allem die ganz hervorragend arbeitende Telegabel vergessen werden darf!

Äußerlich ist nicht viel an so einem Motorrad zu sehen. Es ist eigentlich ein ganz nacktes Etwas — ein Motor zwischen zwei Rädern mit nötigstem Bedienungsbeiwerk. Keine Bequemlichkeit, kein Extra — alles, was nicht unbedingt notwendig ist, das fehlt. Wo es geht, sind Abmagerungskuren vorgenommen worden, um Gewicht zu sparen. Man wundert sich beinahe, daß nicht auch noch auf die Kotflügel verzichtet worden ist. Was man aber sieht, hat seinen nüchternen Daseinszweck und ist genau durchdacht und sauber hergestellt. Man sieht Puffing Bill an, daß seine Väter seit fünfzig Jahren im Gelände herumgetobt sind und an jeder Schraube ihre Erfahrungen hängen. Man hat mir gesagt, daß es in England Fahrer gibt, die erst nach der Begegnung mit dieser Maschine zu Geländefahrern wurden und richtige Begeisterung am Geländesport bekamen. Das glaube ich aufs Wort und möchte hinzufügen, daß die AJS 16 C eine sehr scharfe Waffe ist, was eigentlich nicht allein auf schweren und berühmten Wettbewerben außerhalb unserer Landesgrenzen als Trumpf ausgespielt werden sollte. Gerade jetzt nicht, wo der Trial-Pokal endlich vor der Tür steht.

Klacks



Vorderreifen 2.75-21. Die Engländer sind beim Benutzen von Vorderschwingen und kleineren Rädern im Gelände sehr vorsichtig. Scheinbar haben sie ihre Gründe.

MOTORRAD

