

# Klassik Motorrad

Ein Sonderheft von **MOTORRAD MAGAZIN MO**

Finden Sie  
Ihren Traum-  
Klassiker auf  
**8** Seiten!  
Markt!

- YAMAHA T80: Mit Kardan
- DUCATI 851: Schadenanalyse
- GREEVES 20TA: Trial-Klassiker

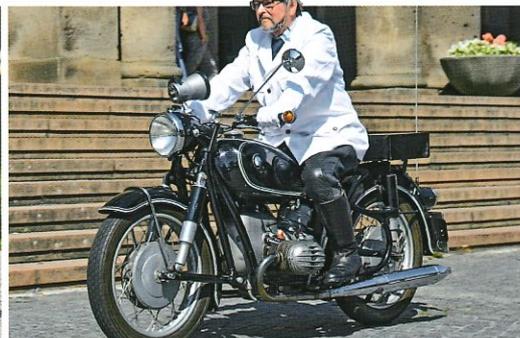


## MYTHOS WEISSE MARS

### Bereits 1920 mit Doppelkupplungs-Getriebe



Die Krönung:  
MV Agusta 1100 GP



Berliner Geschichte:  
Eskorten-BMW R 50/2



Baujahr 1936:  
Velocette KSS im Alltag

# STACHEL- SCHWEIN- TREIBER

Rod Coleman war in Europa der erste Siegfahrer aus Neuseeland. Mitte der fünfziger Jahre fand er dank großem Fahrta-  
lent den Weg vom anderen Ende der Welt nach England, wo er bei AJS als Werksfahrer unter Vertrag ge-  
nommen wurde. Wir trafen den kurz nach unserem Interview  
am 6. August im Alter von 93 Jahren verstorbenen Renn-  
veteranen in seiner neuseeländischen Heimatstadt Wanganui.  
So wurde diese Geschichte zugleich sein Vermächtnis

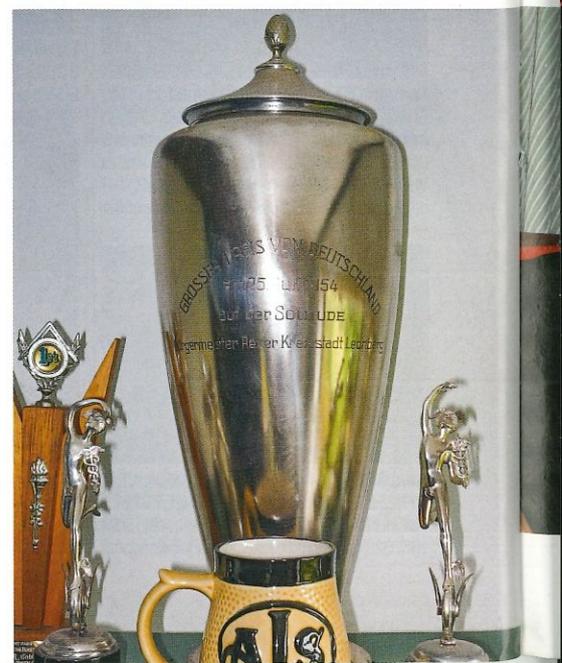
Text:  
Uli Cloesen

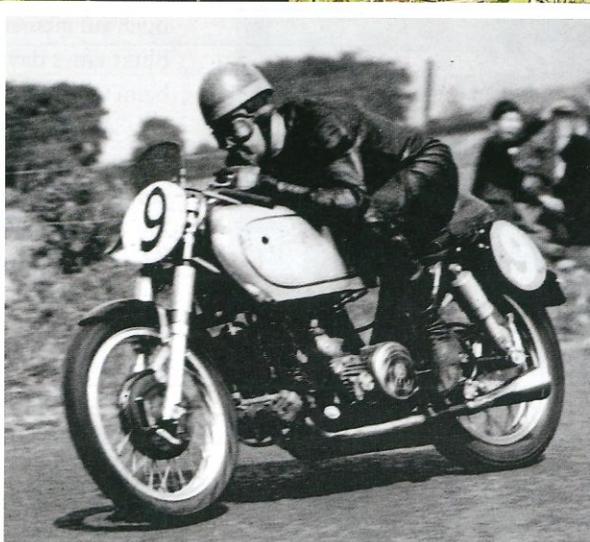
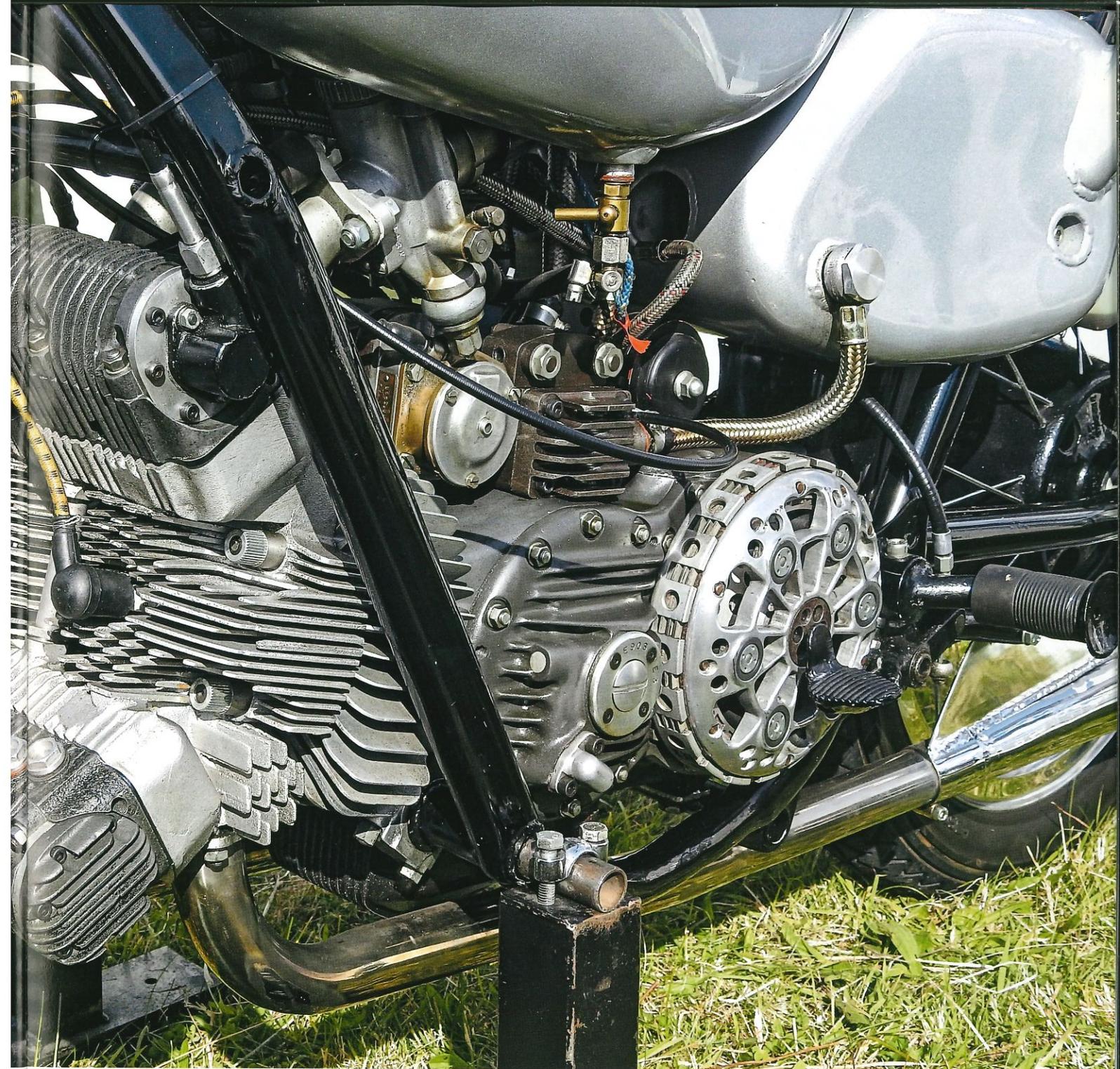
Bilder:  
Uli Cloesen,  
Rod Coleman

Archiv,  
Vic Bates

Die Szenerie erscheint nicht nur Europäern etwas bizarr. Doch jedes Jahr am 26. Dezember findet seit den fünfziger Jahren in der Stadt Wanganui auf der Nordinsel Neuseelands das Cemetery Circuit Motorradrennen statt. Rund um den lokalen Friedhof wird dann beherzt Vollgas gegeben. Das Rennen gilt als die Tourist Trophy der südlichen Hemisphäre, denn wenn bei uns hier Winter herrscht, ist in Neuseeland Hochsommer.

Einer der Gründungsväter dieser Rennveranstaltung im Jahr 1951 war ein prominenter Besitzer eines großen Motorradladens. Sein Name: Percy Coleman, sein Spitzname: Cannonball-Coleman. Jener konnte eine beachtliche Erfolgsbilanz bei internationalen Motorradrennen aufweisen. In Neuseeland selbst heimste er von 1920 bis 1929 die nationale Motorradmeisterschaft ein. Zuerst siegte er auf Indian und später auf Rennmaschinen aus dem Hause Harley-Davidson. Er war unter





Einleuchtend, weshalb die 500er AJS zu ihrem Spitznamen kam. 1951 reichte es damit für Coleman (unten rechts) beim Ulster-GP für Rang zwei. Auch auf der 350er AJS 7R3 war der Neuseeländer – hier mit Ehefrau Jaqueline – fix unterwegs. Für die schnellste Rennrunde auf der Solitude bekam er 1954 einen dicken Pokal, der bei unserem Besuch das Wohnzimmer der Colemans zierte



Ehrenrunde. Sammy Miller auf AJS E 90 beim Festival of Jurby auf der Isle of Man

**UC:** Das war noch auf der bewährten AJS 7R3?

**RC:** Nein, das war bereits auf dem Stachelschwein. Die Strecke in Schweden passte zur E95 Porcupine, da diese Maschine nur ein Vierganggetriebe hatte, während die anderen in jenen Tagen bereits ein Fünfganggetriebe an Bord hatten. Der schwedische Rennkurs hatte jedoch nur sehr kurze Geraden und ich achtete darauf, das Übersetzungsverhältnis vor dem Rennen optimal einzustellen. So passte das Tempo, aber ich hatte weniger Schaltarbeit zu erledigen. Somit war ich in der Lage, an

meinen beiden Konkurrenten vorbeizukommen. So etwas passierte nicht auf den großen, schnellen Strecken, wo die Porcupine nicht ganz so flott war. Ausgenommen das letzte Einsatzjahr, als der AJS-Rennleiter gewechselt wurde. Der neue Rennchef Jack Williams war seinen Vorgängern meilenweit voraus. Jack testete die Motorräder ausgiebig auf dem Leistungsprüfstand und führte alle weiteren Tests intensiv und akribisch durch. Die AJS Porcupine wurde unter seiner Führung sehr viel besser. ▷

## DIE ERFOLGE DER AJS 500 „PORCUPINE“:

### 1951

Reg Armstrong, Spa-Francorchamps, Belgien, Platz 4  
 Bill Doran, Frankreich GP, Albi, Platz 2  
 Bill Petch, Frankreich GP, Albi, Platz 8  
 Rod Coleman, Silverstone, Platz 2 und Bill Doran Platz 3

### 1952

Rod Coleman, Belgien, Mettet, Platz 1  
 Rod Coleman, Assen TT, Platz 5 und Jack Brett, Platz 9  
 Rod Coleman, Spa Francorchamps, Platz 5, und Jack Brett Platz 4  
 Rod Coleman, Ulster GP, Platz 2 und Jack Brett Platz 4

### 1953

Rod Coleman, Spa Francorchamps, Platz 5  
 Rod Coleman, Bern-GP, Platz 5 und Derek Farrant Platz 6  
 Rod Coleman, Rouen, Platz 7

Rod Coleman, Ulster GP, Platz 7 und Derek Farrant Platz 5  
 Rod Coleman, Casablanca, Platz 1  
 Rod Coleman, Schweden-GP, Platz 2

### 1954

Rod Coleman, Bern, Platz 5 und Derek Farrant Platz 6  
 Rod Coleman, Assen, Platz 4 und Bob McIntyre Platz 6  
 Rod Coleman, Solitude GP, Platz 8 und Bob McIntyre Platz 7  
 Rod Coleman, Ulster-GP, Platz 2 und Bob McIntyre Platz 10  
 Rod Coleman, Schweden-GP, Platz 1 vor Ray Amm auf der Norton und Reg Armstrong auf der Gilera Four

**Das letzte Rennen** für die Werks-AJS 7R3 und -Porcupine fand im September 1954 auf der englischen Aintree Rennstrecke statt, wo Rod Coleman den ersten Platz auf der 350 ccm 7R3 erreichte (zeitgleich mit Bob McIntyre) und den vierten Platz auf der 500 ccm Porcupine.



Die 1947 präsentierte AJS E 90 mit ihren fast liegenden Zylindern basierte auf einer Kompressor-Vorkriegskonstruktion. Erst die ab 1952 eingesetzte E 95-Version mit kompaktem 45 Grad Zylinderwinkel und extrem tief reichenden Tankflanken brachten das Fahrverhalten ein gutes Stück voran. An Leistung mangelte es dem Twin dennoch



anderem auch im Jahr 1930 der erste Neuseeländer, der sein Land bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man vertrat.

Der Apfel fällt nicht weit vom Birnbaum, und so dominierte das neue Wanganui-Friedhofsrennen von der Premiere an Percys Sohn Rod Coleman. Rod sollte auch die Ehre zuteil werden, Neuseelands erster Isle of Man TT-Sieger und zugleich AJS-Werksfahrer im Jahr 1954 zu werden.

Als „Klassik Motorrad“-Mitarbeiter Uli Cloesen Neuseeland besuchte, bot es sich an, auf Spurensuche zu gehen. Tatsächlich lebte Rod Coleman noch immer in seiner Heimatstadt Wanganui, und er zeigte sich nicht abgeneigt, den Besuch aus Europa für ein Gespräch über alte Zeiten zu empfangen. Wir wollten aus erster Hand etwas über die goldene Ära des Motorradsports erfahren, als Rod Coleman sich Duelle mit Geoff Duke, Alfredo Milani, Bill Lomas und Fergus Anderson lieferte. Der 93-jährige ehemalige AJS-Werksfahrer präsentierte sich uns mit sicherem Gespür für feinem Humor und wachem Erinnerungsvermögen.

**Uli Cloesen (UC): Mister Coleman, wie alt waren sie, als sie ihr erstes Rennen in Neuseeland fuhren?**

**Rod Coleman (RC):** Ich habe mit neun Jahren angefangen, Motorrad zu fahren. Mit der Rennerei ging es schon los, als ich noch in der Schule war, kurz vor dem Ende meiner Schulzeit.

**UC: Sie haben ihr ganzes Leben in Wanganui verbracht?**

**RC:** Ja, es ist ein schöner Ort, nichts falsch daran.

**UC: Hatten Sie eine Lieblingsstrecke in Neuseeland oder im Ausland?**

**RC:** Nein, ich hatte nie eine Strecke besonders favorisiert. Ich habe immer nur versucht, jede Rennstrecke so genau als nur möglich zu analysieren. Deshalb habe ich mir vor jedem Rennen so viele verwertbare Informationen wie nur möglich über jede Strecke besorgt.

**UC: Wenn es eine Erinnerung gäbe über Ihre Rennkarriere, welche würde am meisten herausstechen? Wäre es möglich, ein besonderes Ereignis zu benennen?**

**RC:** Da sie aus Deutschland stammen, können sie die große Trophäe oben auf dem Regal sehen? Diese bekam ich für die schnellste Runde beim Großen Preis von Deutschland auf dem Solitude-Kurs 1954. Nein, es sind viele Glanzlichter, die mich auf meiner Rennkarriere begleitet haben. Hin und wieder blitzt eines davon in der Erinnerung auf. Etwa als ich einmal beim Grand Prix von Schweden einen energischen Kampf mit Reg Armstrong und Ray Amm hatte. Wir fuhren ein tolles Rennen und waren fast die ganze Distanz über eng nebeneinander. In der vorletzten Runde kam ich im Windschatten der Beiden in eine gute Position. Reg und Ray waren auf der falschen Seite des Kerls, den wir überrunden mussten. Ein winziger Moment, der für mich reichte, um direkt nach vorne durchzuschießen und so das Rennen gewinnen zu können. Es war dennoch ein sehr angenehmes Rennen, weil du wusstest, dass die Mitspieler, mit denen du gefahren bist, sichere Fahrer waren und keine plötzlichen, unvorhersehbaren Aktionen reiten würden. Die Beiden waren zwei tolle Kameraden und wir sind immer sehr gut miteinander ausgekommen, obwohl wir uns in den Rennen keinen Millimeter geschenkt haben.



Rod Coleman (oben und unten links) mit Derek Farrant auf der TT 1954. Vor der Fähre mit AJS E 95 und 7R3, unten Glückwünsche nach dem großen Erfolg in der Junior TT

UC: Welches Rennmotorrad war der Liebling Ihrer Rennkarriere? Die Norton Manx, die AJS 7R3 oder das Stachelschwein?

RC: Die Norton Manx war fraglos am leichtesten zu fahren.

UC: Und in Bezug auf das AJS Stachelschwein? Die E90 von 1951 wurde von der E 95 abgelöst. Was waren die größten Hindernisse dieser Maschinen in Bezug auf deren Zuverlässigkeit, deren Siegchancen?

RC: Das größte Hindernis war eigentlich die Leitung der AJS-Rennabteilung, bis Jack Williams im letzten Jahr diese übernahm. Wenn Jack schon zuvor das Zepter in der Hand gehabt hätte, wären mehr Siege möglich gewesen. Ich konnte es damals nicht glauben, als ich in England ankam und auf die Teststrecke ging, um wie viel das Stachelschwein in der kurzen Zeit besser geworden war. Sowohl was den Motor und auch das Fahrwerk anging. Zuvor war das Stachelschwein sehr diffizil zu fahren. Die Gasannahme war schlecht, die Vergasereinstellung stets problematisch, das Getriebe hakte gerne. Doch als Jack Williams das Stachelschwein präparierte, war es ein anderes Motorrad. Als Rennfahrer war man plötzlich viel zuversichtlicher auf der Maschine. Mit der nun besseren Abstimmung gewann die AJS dann auch einige Rennen.

UC: Wie sah es mit dem Fahrwerk aus, konnte das Chassis die Motorkraft gut verdauen?

RC: Ja, dies war kein Problem, aber die Federung war auf den oft schlechten Strecken rasch überfordert.

UC: Die Stachelschweine klangen fabelhaft, als ich beide Versionen am selben Tag auf der Isle of Man in Jurby im Jahr 2015 auf der Strecke zu sehen bekam. Es sind großartig aussehende Motorräder.

RC: Sie sehen gut aus, sie hätten nur besser laufen sollen (lacht).

UC: Haben sie jemals ein Stachelschwein in einem Rennen in Neuseeland bewegt?

RC: Nein, AJS ließ niemals eine aus England raus.

UC: Ich habe eine vage Erinnerung, dass ich hörte, Sammy Miller sei im Jahr 2008 mit einem Stachelschwein bei einer Klassikveranstaltung in der neuseelandischen Stadt Pukekohe aufgekreuzt?

RC: Ja, das stimmt, Sammy hatte eine aus seinem Museum von England nach Pukekohe gebracht und ich war eingeladen, eine Ehrenrunde darauf zu fahren. Dies ist das einzige Mal, dass eine Porkupine jemals in Neuseeland war. Sammy drehte sogar einige Demorunden vor seinem Museum in England für einige seiner Besucher, als ich ihn einmal in England besuchte.

UC: Wie lange hat Ihre Grand Prix-Karriere gedauert?

RC: Es war von 1951 bis Ende 1954, bis sowohl AJS als auch Norton dann ihre Rennaktivitäten beendeten. Als die Werksteams aufhörten zu fahren, beschloss ich, in England zu heiraten und nach Neuseeland zurückzukehren. Ich fuhr danach noch lange Zeit in Neuseeland auf der AJS 7R und der Norton Manx und konnte viele der nationalen Läufe hier bei uns gewinnen.

Erfolgreiche TT 1954 für die Marke AJS und Siegfahrer Rod Coleman. So ein umfassender Triumph war ein Geschenk für die Werbeabteilung

Motor Cycles, 26 August 1954

**AJS**

**1954 JUNIOR T.T.**  
 Won at the Record Speed of 91.51 m.p.h.

1st	R.W. Coleman	A.J.S.
2nd	D.K. Farrant	A.J.S.
4th	L.T. Simpson	A.J.S.
6th	J.R. Clark	A.J.S.
8th	G.A. Murphy	A.J.S.
9th	E. Houseley	A.J.S.
10th	A. Wheeler	A.J.S.

★  
 18 SILVER REPLICAS  
 32 A.J.S.s STARTED  
 28 FINISHED  
 ★

J.S. MOTOR CYCLES • PLUMSTEAD ROAD • LONDON, S.E.18 • ENGLAND

**UC:** Wann haben sie letztendlich ihren Helm an den berühmten Nagel gehängt?

**RC:** Das muss gewesen sein, als ich etwa 75 Jahre alt war. Ich dachte, jetzt wird es Zeit, aufzuhören.

**UC:** Sie haben eine fabelhafte Karriere hinter sich gebracht.

**RC:** Ja, es war ein tolles Leben, wenn man darauf zurückblickt. Ich sah als Werksfahrer die Welt, ohne dafür zu bezahlen, jedes Jahr pendelte ich dank AJS zwischen Neuseeland und England.

**UC:** Am Ende ihrer Werksfahrerzeit haben sie auch noch ihre Frau Jacqueline als ganz besonderen Bonus in England kennengelernt.

**RC:** Ja, das war auf jeden Fall die Krönung. □



Klassik-Racer Dave Roper auf der Isle of Man mit AJS E 95

## ROD COLEMAN – EIN LEBEN MIT MOTORRÄDERN

Die Coleman-Familie wohnte direkt über ihrer Motorradwerkstatt in Wanganui, von daher war der junge Rod schon sehr früh mit Zweirädern konfrontiert. Rods erstes Motorrad war eine Zweitakt-Excelsior, die er bereits als neunjähriger Jungspund ausführte. Als er 15 Jahre alt war, stieg er in den Sattel einer 1938er MSS Velocette. Die nutzte er die folgenden acht Jahre als Transportmittel, aber auch auf Grasbahn-Rennstrecken, Strandrennen und Bergrennen. Entsprechend wurde die Velo verbessert und modifiziert. Rod Colemans Laufbahn ging erst in Richtung Medizinstudium in der Stadt Dunedin auf der Südinsel Neuseelands, aber nach zwei Jahren Studium gewann der Motorradvirus dann doch die Überhand. Der Plan, Doktor zu werden, wurde zu den Akten gelegt. Der junge Coleman stieg stattdessen in das etablierte Motorradgeschäft seines Vaters ein und engagierte sich in den Jahren 1947/48 bei Berg- und Grasbahn-Rennen. Schließlich holte er sich mit der Velo MSS die Neuseeländische Berg- und auch Grasbahn-Meisterschaft.

Erst 1950 bekam Neuseeland seine erste voll asphaltierte Straßenrennstrecke, einen Kurs mit rund 16 Kilometern Rundenlänge nahe Wanganui. Von 1931 an wurde die Neuseeländische TT auf ungeteerten Straßen auf der Waiheke Insel am Hauraki Golf unweit von Auckland abgehalten, was ihr den Spitznamen Ziegenpfad einheimste. Wer auf dieser Strecke gut war, kam in die engere Auswahl der Fahrer, die Neuseeland

auf der Isle of Man TT vertreten sollten. Es war wohl nicht der ideale Kurs, um sich für den heiligen Renngral in der Irischen See zu qualifizieren. Aber wer unter diesen Bedingungen bestehen konnte, der würde sich auch vom Isle of Man-Kurs nicht schrecken lassen.

Der neuseeländische Repräsentant für die 1949er Isle of Man-TT war Syd Jensen, ein guter Freund von Rod, der 50 Meilen von Wanganui entfernt wohnte und den Rod nach England als Mitstreiter begleitete, nachdem ihm sein Vater einen Schiffsfahrtschein spendiert hatte. Damals ging es noch per Schiff nach England, per Trojan Star, einem alten Kohlefrachter. Jedoch stürzte Rod auf seiner Isle of Man-Premiere in einer Trainingsrunde, wo er sich den Kiefer brach, was ihn aber nicht davon abhielt, wenig später bei der holländischen TT und beim belgischen GP mitzumischen.

Syd Jensen wurde damals Zwölfter auf der Junior-TT und Fünfter auf der Senior-TT. Im Jahr 1951 ermöglichte die Autocycle Union (ACU) drei „Kiwis“ (Kosenamen für Neuseeländer) den Weg zur Tourist Trophy, als Teil des Commonwealth Kontingents. Das Team bestand aus Rod Coleman, Len Perry und Ken Mudford, wobei es damals keine Sponsoren wie heute gab. Die Fahrer mussten, abgesehen von der freien Passage per Schiff, für Unterkunft und Motorräder selbst aufkommen, mit Unterstützung von Familien und Freunden. Weitere Commonwealth-Mitstreiter zur Isle of Man in jenem Jahr waren Fahrer wie Ray Amm aus Rhodesien

oder Ken Kavanagh und Tony McAlpine aus Australien. Die guten Leistungen von Rod Coleman auf der TT und dem kontinentalen Zirkus führten dazu, dass das AJS-Werk ihm im Oktober 1951 einen Werksfahrer-Vertrag für die 1952er-Saison anbot. Prompt erlangte Rod jeweils einen vierten Platz in der 350-ccm- und in der 500-ccm-Klasse. Im Jahr 1953 belegte Rod einen sechsten Platz in beiden Kategorien der Welt-



Rod Coleman 1953 mit AJS 500 E 95

meisterschaftswertung. Am erfolgreichsten war Rod Coleman im Jahr 1954, als er die 350-ccm-Klasse auf der TT gewann und einen dritten Platz in der Weltmeisterschafts-Tabelle in der 350-ccm-Klasse auf einer AJS 7R3 erreichte, jedoch nur einen sechsten Platz in der 500-ccm-Wertung auf der AJS Porcupine. In Deutschland belegte Rod Coleman im Jahr 1954 einen zweiten Platz beim Grand Prix auf der Solitude-Rennstrecke in der 350-ccm-Klasse mit 7R3 AJS und einen achten Platz in der 500-ccm-Klasse auf AJS Porcupine. □