

Motordromer & Pionerer i amerikansk motorsport 1899-1921.

Baseret på artikel af Jerry Hatfield i "The Classic Motorcycle", december 1991

Oversat, redigeret og "køgt videre på" af Thomas Jensen

I efteråret 1899 vandt en Ariel Tri Cycle det første motorcykel-løb i USA. Det blev kørt på Manhattan Beach i New York, og der skulle gå 40 år, før det igen skulle lykkes en engelsk fabrikkeret motorcykel at blande sig i toppen af amerikansk løbshistorie.



Ariel Tri Cycle

Læs mere:

http://www.arielnorthamerica.org/mot_hist1.htm

<http://chessiesphotos.wordpress.com/2009/08/28/ariel-motorcycles-its-another-history-lesson/>

Interessen for motorløb var i starten af 1900-tallet stigende både i USA og i Europa. I USA tog det hele sin begyndelse i det nordøstlige hjørne af kontinentet - nemlig i New England regionen. New England husede flere af de prominente fabrikker, og fabrikanterne kunne teste og udvikle deres maskiner gennem disse løb.



Der var Indian i Springfield,



Orient i Waltham,

Læs mere:

http://www.theworldofmotorcycles.com/_orient-light-roadster-motorcycle.html

http://www.theworldofmotorcycles.com/vintage_motorcycle_marsh-metz.html



Columbia i Westfield

Læs mere:

<http://www.vintagecolumbiabikes.com/id84.html>

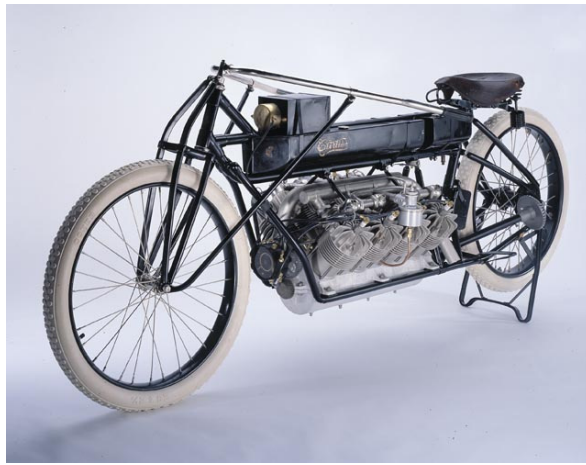


og Marsh i Brockton.

Læs mere:

<http://metzauto.wordpress.com/2009/02/20/marsh-metz-the-brockton-massachusetts-connection/>

http://www.theworldofmotorcycles.com/vintage_motorcycle_marsh-metz.html



I staten New York var der Curtiss i Hammandsport

Læs mere:

<http://www.glennhcurtissmuseum.org/>



og Thomas i Buffalo.

Læs mere:

http://www.theworldofmotorcycles.com/vintage_e-r-thomas_motorcycle.html

Amerikanske motorcykler var stort set bygget efter de samme principper som i Europa. Næmlig bolt-on-a-motor systemet. Det var faktisk trædecykler med påsatte motorer.

Men allerede i 1901 kunne Indian fremvise en forbløffende gennemtænkt og fuldt integreret motorcykel.



Indian 1901

Pålidelighed - og ikke fart - var dengang kendetegnet på en god motorcykel, og Indian-fabrikken i Springfield gik ind i konkurrencen for at demonstrere, at deres mørkeblå maskiner var førende på det tekniske område.

Som alle de andre førende motorcykelmærker i denne periode, var deres motorer halvtoppedede, hvilket senere kom til at hedde F-head i USA.

Meget passende deltog Indian første gang i et væddeløb på uafhængighedsdagen, da de den 4. og 5. juli 1902 med et hold på tre køre vandt pålidelighedsløbet Boston – New York.

Det efterfølgende år vandt George Hendee løbet den modsatte vej.

Samme år – 1903 – vandt Indian kører George Holden nationens første langdistance - baneløb på Brighton Beach jordbane i New York city. Her kørte han 240km og 82meter på de afsatte fire timer.

Udenfor New England regionen kørte Oscar Hedström den 26. marts en Indian til sejr på Ormond Beach i Florida med en gennemsnitsfart på knap 96km/t.



Hedström på Ormond Beach

Pålidelighedsløb fortsatte med at have stor betydning for fabrikkerne. Den første af mange kyst-til-kyst rekorder blev foretaget i 1903 på en motor bicycle fra California Motor Company. Turen tog 53 dage og kører George Wyman måtte ofte køre på jernbanesvellerne for overhovedet at komme frem.



George Wyman og maskine i 1903



Firmaet eksisterede kun fra 1901-1903

Læs mere:

<http://users.senet.com.au/~mitchell/bikes/california/html/history.htm>

<http://users.senet.com.au/~mitchell/bikes/california/html/across.htm>

<http://earlymotor.com/leon/bikes/california/html/history.htm>

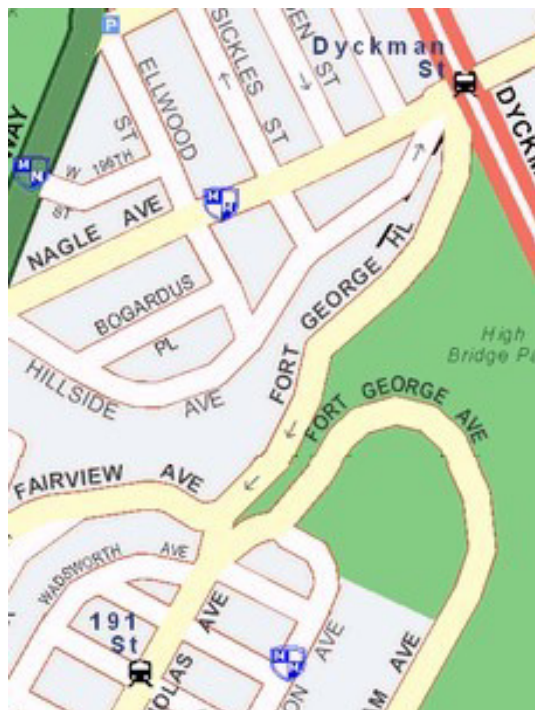
<http://www.antiquemotorcycle.org/index.php?page=Exhibit-A-Summer-2011>

Fra 1906 blev bakk løb meget populære. Det var ikke bakk løb, som de kendes i dag med forberedte strækninger i øde områder. Nej, - det foregik i New Yorks gader bl.a. under byens højbane og op ad Fort George Hill. Vinderen i 1906 blev Oscar Hedström.

Løbsreglerne krævede, at kørerne havde amatør-status og at maskinerne ikke måtte overstige 5hk.

Der var flere protester over Hedströms sejr, fordi man anså ham for at være professionel, og dette startede mange års tovtrækkeri omkring regelsætningen ved motorcykelløb i USA.

For at understrege, at fart alene ikke var målet for løbet, var det efterfølgende løb et langsomt bakk løb. Dette vandt Hedström også.



Fort George Hill bakk løb var på små 600meter og havde en gennemsnitlig stigning på 11%. Ruten gik fra Dyckman Street til 193rd Street

Læs mere:

<http://www.silhouet.com/motorsport/tracks/usahc.html>

Ved det årlige møde for Federation of American Motorcyclists (FAM) i 1906 i Rochester, New York, var hovedbegivenheden et udholdenhedsløb, som blev vundet af Indian-kører Stanley Kellogg.

Stor interesse var der også om et 24miles løb, som bestod af 4 ture hver vej ad en 6miles ige vej, hvor kørerne vendte for enden rundt om en tønne ved pedalhjælp og med motoren slukket. Indiankører Jake DeRosier vandt med en gennemsnitshastighed på 88km/t.

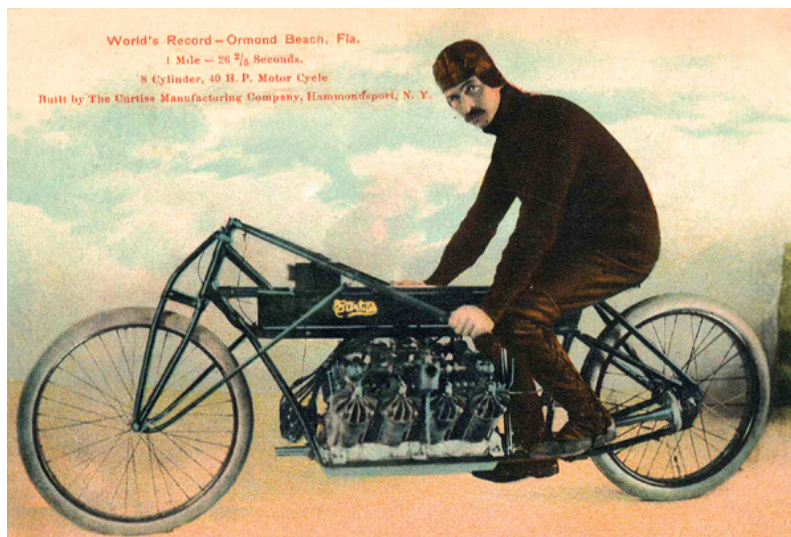
I 1906 introducerede Indian den motor, som skulle skabe en legende, nemlig V-twin motoren. Den 4. juli samme år, med de gamle motorer, vandt Indian det femte årlige pålidelighedsløb med Stanley Kellogg i sadlen og 2. pladsen blev taget af Oscar Hedström.



1906

Den nye Indian V-twin var på 576ccm, stadig med pedaler, men med en torpedolignende tank mellem kronrør og sadel, i modsætning til tidligere, hvor tanken var monteret oven på bagskærmen.

Ønsket om højere og højere fart var ved at tage livet af charmen i "pedalmotorcyklens æra".



Den mest forbløffende hastighed, som blev opnået i disse år, var Glen Curtiss' uofficielle rekord på Ormond Beach i 1907. Han kørte over 217km/t, på sin egen kardandrevne V-8 motorcykel. Kardandrevet brød sammen under en testkørsel inden de arrangerede officielle rekordforsøg, så rekorden blev ikke retmæssigt godkendt.

Læs mere:

<http://www.motorcycle.com/events/1907-curtiss-v8-12898.html>

<http://www.youtube.com/watch?v=t9Nz13SoslM>

Selvom der må tilskrives en vis unøjagtighed i uofficielle stopure, er der ingen tvivl om, at Curtiss' enorme maskine var verdens hurtigste motorcykel på dette tidspunkt..

Denne uofficielle rekord på 217km/t blev først slået i 1930 af tyske Ernst Henne på en BMW med lidt over 242km/t.



BMW 1930.

Læs mere:

<http://hydro-carbons.blogspot.com/2012/05/bmw-750-record-racer.html>

http://en.wikipedia.org/wiki/Motorcycle_land-speed_record

<http://www.youtube.com/watch?v=14dCNL1pzCA>

1908 var året, da Harley-Davidson for alvor gik ind i konkurrencen. Bill Harley og de tre Davidson brødre var modstandere af racerløb. Men gode resultater fra pålidelighedsløb havde meget stor betydning for motorcykelfabrikkerne i deres reklamekampagner, så derfor begyndte Bill Harley og Walter Davidson at pudse deres evner som racerførere af i mindre pålidelighedsløb.

Øvelsen kunne betale sig, for Walter Davidson vandt FAM - pålidelighedsløbet i 1908. Harley-Davidson tredoblede salget af motorcykler til 1.149 efter denne succes, så nu var de - på flere måder - med i løbet.

Nogle racerløb var blevet afholdt på små opbyggede træbaner, velodromer, som normalt blev brugt til cykelsport.

Jack Prince, en snedig promotor, øjnede en mulighed i at bygge større baner.

Derfor opførte han i 1909 den første træbane, som var bygget specielt til motorsport, og motordromens tidsalder tog sin begyndelse.

Disse baner var forbløffende bygningsværker. Baneoverfladen var lavet af kraftige planker på 2" X 4", bygget med smalfladen opad så de derved gav den fornødne stabilitet.



Motordrom under opførelse i Uniontown i Pennsylvania i 1916

I starten byggede man banerne med en hældning på 25grader, ligesom man havde gjort i velodromerne, men stigningen øgedes hurtigt til 60grader. Når banen skulle repareres og vedligeholdes, måtte håndværkerne anvende stiger for at komme op og ned.

Læs mere:

<http://www.statnekov.com/motorcycles/lives5.html>

Motordromer var kortbaner, sædvanligvis med en banelængde på mellem 1/4 og 1/3 miles. Banens stigning gjorde, at motorkørerne kunne køre med håndtaget i bund hele tiden. Flyvende træsplinter borede sig gennem kørernes lædertøj under løbene, og banerne blev rensset med lud, hvilket var til stor risiko for kørerne, hvis de styrtede. Men den største fare var dog at miste kontrollen, hvilket kunne sende mand og maskine på en gevaldig lufttur.



Morty Graves fører i Springfield, på Massachusetts Boardtrack, 1910

Læs mere:

<http://www.statnekov.com/motorcycles/lives4.html>

Indian var suveræne på "de skrå brædder", alene af den grund, at de på dette tidspunkt dominerede motorcykelproduktion og salg i USA, og snart begyndte firmaet at interessere sig for det berømte TT-race på Isle of Man. Bagtanken var at øge salget både i Europa og på hjemmefronten.

Indian's 1.-2.-og 3. pladser i 1911 TT-løbet på Isle of Man var endnu en fjer i hatten for firmaet.

Pos	Rider	Machine	Speed	Laps
1	Oliver Godfrey	Indian	47.63 mph	5
2	Charles B. Franklin ^[3]	Indian	47.19 mph	5
3	Arthur Moorehouse	Indian	46.10 mph	5

Resultaterne for 500cc Senioe Race 1911

Læs mere:

http://en.wikipedia.org/wiki/1911_Isle_of_Man_TT

I 1911 blev der sat ny kyst-til-kyst rekord på 20 dage og 9 timer og denne rekord stod Indiankører Erwin G. "Cannonball" Baker for.

Ved udgangen af 1911 sad Indian på hver eneste af FAM's 121 anerkendte amatør og professionelle hastigheds- og langdistancerekorder.

Motorsportspublikummet i USA var nu helt forgabt i motordromløb. – Det var en tid, hvor bilen forblev en drøm for de fleste, og hvor hverdagen ikke bød på de store udskjelser. Derfor var det en stor oplevelse at tage til motorløb og indsnuse den sammenblandede lugt af gummi, træ, varm olie og udblæsningsgasser fra de larmende motorer og mærke banens rystelser, når kørerne drønedede forbi. Ved aftenløb blev det hele krydret med blå stikflammer fra motorenes udstødningsrør.



I perioden 1915-28 blev der afholdt mesterskaber på en del lange træbaner som var mellem 1 og 1 1/4 miles lange. Dette er Maywood-banen i Chicago i 1915.

I årene 1909 til 1912 blev der opført motordromer i de fleste større byer i USA. Mage blev bygget i forbindelse med forlystelsesparker, hvilket lokkede flere mennesker til.

Kørerne blev godt betalt for deres farefulde job, og gennemsnitslønnen blev først forbedret i 1960'erne.

For at beholde førerskabet på motordromerne udviklede Indian en V-twin motor med 8 ventiler. Disse var hovedsagelig "kampudstyr" til de bedste Indiankørere, som herefter ikke havde det store besvær med at slå konkurrenterne.

Interessen for motordrom-løb faldt drabeligt efter en stor dødsulykke i 1912. – Mange havde ventet på hvornår det uafvendelige skulle ske.

På banen i Newark i New Jersey mistede Indiankører Eddie Hasha kontrollen over maskinen, og kom med små 150km/t op at køre på topkanten af banen og igennem sikkerhedsnettet, hvorved fire drenge blev dræbt og flere andre sårede. Eddie Hasha bliver slået ihjel, da han rammer en pæl og hans førerløse maskine slynges ind i racerkører Johnny Albright, som kvæstes så hårdt, at han dør få timer efter.

EDDIE HASHA AND FIVE OTHERS ARE KILLED OUTRIGHT

Thirteen More Are Badly
Injured In Frightful Mo-
torcycle Accident At
Newark Motordrome

MACHINE DASHES INTO BIG CROWD OF PEOPLE

Daring Texas Riders Going
92 Miles An Hour When
Mishap Occurs

1912

Læs mere:

[http://query.nytimes.com/mem/archive-](http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?_r=1&res=9404E0DA113AE633A2575AC0A96F9C946396D6CF&oref=slogin)

[free/pdf?_r=1&res=9404E0DA113AE633A2575AC0A96F9C946396D6CF&oref=slogin](http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?_r=1&res=9404E0DA113AE633A2575AC0A96F9C946396D6CF&oref=slogin)

<http://www.statnekov.com/motorcycles/lives4.html>

<http://localtalknews.com/irvington/community/1280-fatal-newark-motordrome-crash-100-years-later.html>

I december 1912 måtte Indian sande, at de ikke længere var urørlige på "tronen". Lee Humiston, som var kører for amerikanske Excelsior kørte en mile på 36 sekunder på Playa del Ray Board Track i Californien. Humiston var dermed den første til, officielt, at køre en 100mph motorcykel i verden.



Lee Humiston med sin Excelsior

Stopurene – eller de officials som betjente dem - kunne have været gavmilde overfor Lee Humiston, men da den eksisterende hastighedsrekord "kun" var på 91mph – kørt af engelske Chairlie Collier på Matchless – kunne der ikke herske tvivl om at Humiston havde slået denne rekord.

Læs mere:

http://en.goldenmap.com/Charlie_Collier

[http://archives.jampot.dk/general/Matchless_The_Story_behind_the_name_\(Motor_Cycling_April_19.pdf](http://archives.jampot.dk/general/Matchless_The_Story_behind_the_name_(Motor_Cycling_April_19.pdf)

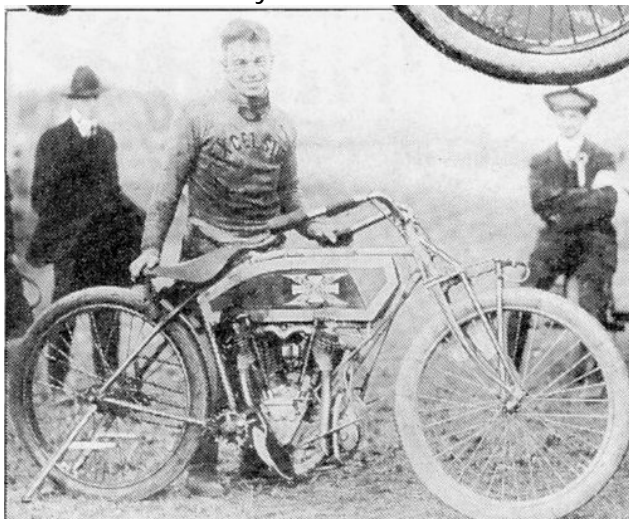
<http://en.wikipedia.org/wiki/Matchless>

Omkring 1913 havde fremskridt i automobilbranchen og mere overkommelige forbrugerpriser gjort, at interessen for motorcykler hos den brede befolkning var for nedadgående. Køberne svigtede i stort tal motorcykelforhandlerne, og maskinerne blev nu hovedsagelig solgt til entusiaster. Og disse var ikke længere interesseret i resultater fra pålidelighedsløb. Derimod samlede jordbaneløb på de forskellige hestevæddeløbsbaner større og større publikum. Samtidig ønskede fabrikkerne efterhånden også andre resultater at "prale" med i deres annoncer. Derfor satsede de mere og mere på road racing.

Den 27.december 1913 kørt det første store road race. Det foregik i Savannah i Georgia. Løbets længde var på 300miles kørt på en 11,5miles lang bane. Indian og Excelsior var repræsenteret af fabriks sponserede køre, men mange andre amerikanske motorcykelmærker deltog også i feltet, blandt andre Merkel kørt af Malwyn Jones.



Maldwyn Jones 1913....



..., men løbet blev vundet af Bob Perry på Exelsior.

Læs mere:

<http://www.wegcircuits.nl/AmericanMotorcycleRaces.pdf>

<http://www.motorcyclemuseum.org/halloffame/detail.aspx?racerid=102>

http://books.google.dk/books?id=fPkDAAAAMBAJ&pg=PA15&lpg=PA15&dq=maldwyn+jones+1913+savannah&source=bl&ots=hAEWLGg5cO&sig=qV5KdLKjmj4hubC_cEVLAvMo7E&hl=da&sa=X&ei=raOzUOPtE8axtAa95YCADw&ved=0CEcO6AEwAw

<http://www.theflyingmerkel.com/site/5%20Merkel%20Racing,42.html>

<http://ticochoppers.com/foro/viewtopic.php?t=12508>

300miles løbet i Savannah blev opfulgt af et andet 300miles løb i Dodge City i Kansas i midten af kontinentet.

Indian vandt løbene i Savannah i 1913 og 1914 og i Dodge city i 1914, og de fleste fans følte, at Indian var urørlige, selvom Exelsior lå lige i haserne på dem.

Indian vandt med en 8-ventilet maskine specielt udviklet til baneløb.



1914 8-valve racer

Læs mere:

<http://www.swedishbrasscar.com/dokument/mccol2.html>

På grund af uenighed mellem bestyrelsen og grundlæggerne forlod Oscar Hedström virksomheden i 1913, og tre år senere forlod Hedström også fabrikken. Men bestræbelserne for at være førende i motorcykelsporten fortsatte.

Indianfabrikkens ledelse har sikkert været snedige nok til at holde godt øje med Harley-Davidson, som gjorde deres entré i Savannah 300miles løbet i 1914.



Harley-Davidsons team i 1914

Læs mere:

<http://www.statnekov.com/motorcycles/lives8.html>

<http://classicmotorcycles.about.com/od/historicaldevelopment/ss/Indian-Motorcycles.htm>

<http://www.harleysons.de/showdow%201915.htm>

Indian fik endnu en rekord i hus, da Erwin George Baker "Cannonball Baker" i 1914 kørte tværs over USA på 11½ dag på en 1000ccm Indian halvtoppet twin. Da han forlod San Diego i Californien i silende regn var den almindelige opfattelse, at han var et overmodigt fjols. Men Cannonball havde beregnet sit starttidspunkt, så han ville køre tværs over kontinentet mellem stormsystemerne.



Der var ikke noget egentligt vejssystem udenfor de store byer og mellem Californien og Ohio i midtvesten – en afstand på 2000 miles fandtes næsten kun hjulspor. Vejskilte var der kun få af, og mange af disse blev ikke ordentligt vedligeholdt. Gennem ørknerne i Californien, Arizona og New Mexico forsvandt vejen jævnlgt under sandet for igen at dukke frem flere miles længere fremme, hvis køreren ellers kunne holde kursen.

Der blev ikke påbegyndt byggeri af benzinstationer før 1913 og først og fremmest i byerne. Benzinen måtte derfor købes i landhandler og apoteker, så Cannonball måtte koordinere sine benzinpåfyldninger langs ruten, som han fulgte via kendemærker i landskabet.

Læs mere:

<http://johnmikes.home.comcast.net/~johnmikes/cannonball/baker.htm>

<http://www.cannonballproject.com/content/history/>

<http://www.motorcycleclassics.com/black-side-down-motorcycle-cannonball-endurance-rally.aspx>

Indtil 1915 var Exelsior den eneste rigtige konkurrent til Indian. Exelsiors store X-maskiner satte sig på flere vinderpladser i de forskellige løb i 1913 og 1914, men i 1915 begyndte Harley-Davidson også at blande sig i toppen af resultattavlerne. Dette år vandt de 300miles mesterskaberne både i Venice, Californien og i Dodge City.



Vinder af 300miles i Dodge City: Otto Walker, Harley-Davidson 3 hrs. 55 min. 45 sec.

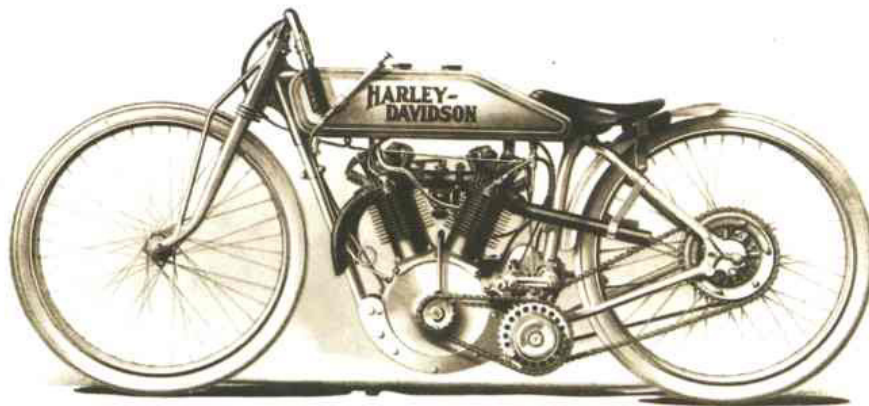
Harley Davidson vandt disse løb på maskiner med halvtoppede motorer, da de var mere pålidelige end Indians 8-valve motorer.

Læs mere:

<http://www.harleysons.de/showdow%201915.htm>

<http://www.statnekov.com/motorcycles/lives9.html>

<http://www.motorcyclemuseum.org/halloffame/detail.aspx?racerid=57>



Harley-Davidson's vindermaskine 1915

Læs mere:

<http://forums.cycleworld.com/showthread.php?t=191950&page=2>

<http://puppascott.hubpages.com/hub/Harley-Davidson-V-Twins>

I 1916 stillede både Indian og Harley-Davidson med 8-ventilede halvtoppede motorer i deres racermaskiner.

Begge firmaer satsede på, at hurtigheden via de 8 ventiler og pålideligheden i de halvtoppede motorer kunne udkonkurrere modstanderne.

Harley-Davidson motorerne anvendte nye teknikker brugt i militærflyindustrien såsom halvkugleformede forbrændingskamre og ventiler monteret i en vinkel på 90 grader i forhold til hinanden.

Indian derimod havde stadig de 8 ventiler parallelmonteret.

På de populære 300miles baner anvendte begge fabrikker stadig 4-ventilede en-cylindrede maskiner.

Igen i 1916 var det Harley-Davidson, som tog 1.pladsen i Dodge City 300.

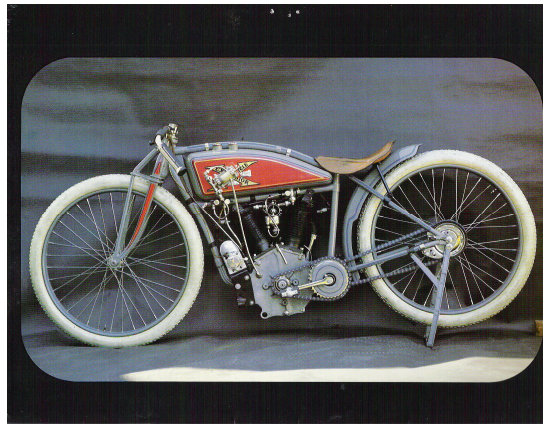
I de tidlige 20'ere fortsatte Indian med at demonstrere deres suverænitæt i de korte løb.

Mange af disse sejre blev vundet på en ny generation af sideventilede V-twins, oprindelig udviklet af Charles Gustafson senior, og som nu blev opdateret af Charles Gustafson junior og den irske emigrant Charles Franklin, der var cheffingeniør hos Indian.

Hovedårsagen til Indian's succes var den pålidelige sideventilede V-motor, som forblev i produktion til fabrikken lukkede i 1953.

Harley-Davidson sluttede også sin produktion af halvtoppede maskiner og satsede i mange år på de sideventilede motorer.

Andre motorcykelmærker havde også blandet sig i kampen om trofæerne. Exelsior var den største modstander,



Excelsior

Læs mere:

<http://yeoldecycleshoppe.wordpress.com/category/excelsior/>

men også Merkel havde en optur før 1910



Merkel 1909

Læs mere:

<http://www.theflyingmerkel.com/site/>

<http://www.motorcyclemojo.com/2009/01/joseph-merkels-pioneering-motorcycles/>

og Thor gjorde sig bemærket i 1914



Thor 1912

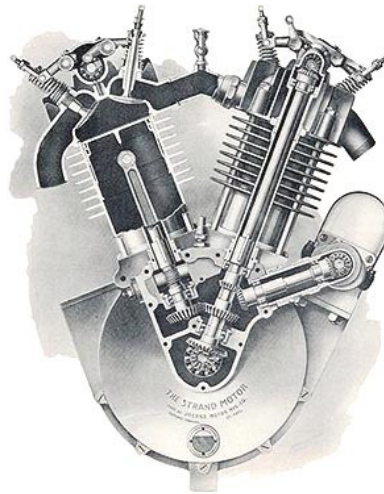
Læs mere:

<http://thevintagent.blogspot.dk/2011/04/1913-thor-board-tracker-unearthed.html>

Cyclone med sin overliggende knastaksel drevet af tandhjul med skråtstillede tænder havde været den hurtigste maskine i nogle år, men havde ikke den nødvendige pålidelighed.



Cyclone 1914



Tværsnit gennem Cyclone motor

Læs mere:

<http://harleysons.de/cyclone.htm>

Når alt kommer til alt, har den amerikanske racerhistorie stort set været en kamp mellem Indian og Harley-Davidson, og i 20'erne og 30'erne blev disse to mærker mere og mere dominerende i amerikansk motorcykelhistorie.

Fra 1899-1921 udviklede amerikansk motorcykelsport med stor hastighed, og publikums svingende interesser styrede motorcykelfabrikkerne i lidt forskellige retninger, men det overordnede mål var hele tiden pålidelighed og samtidig forsøge at øge farten. Fremtiden skulle vise sig at bringe motorudviklinger, som disse første racerpionerer overhovedet ikke kunne forestille sig.



Hilsen Thomas Jensen