

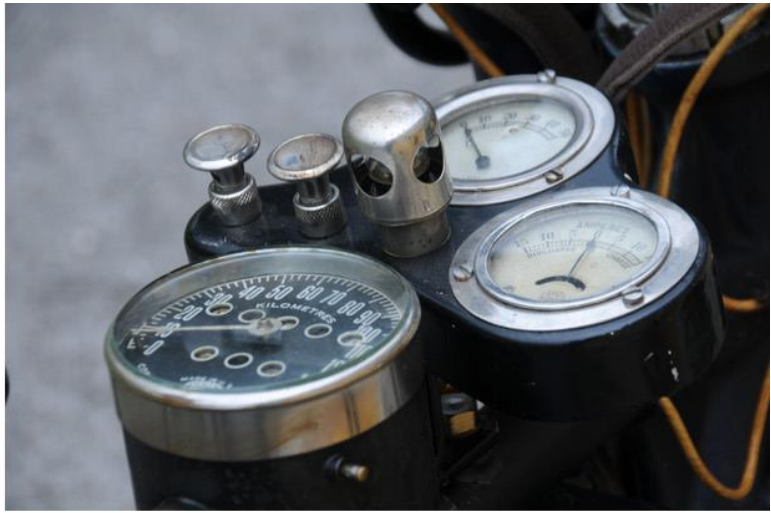


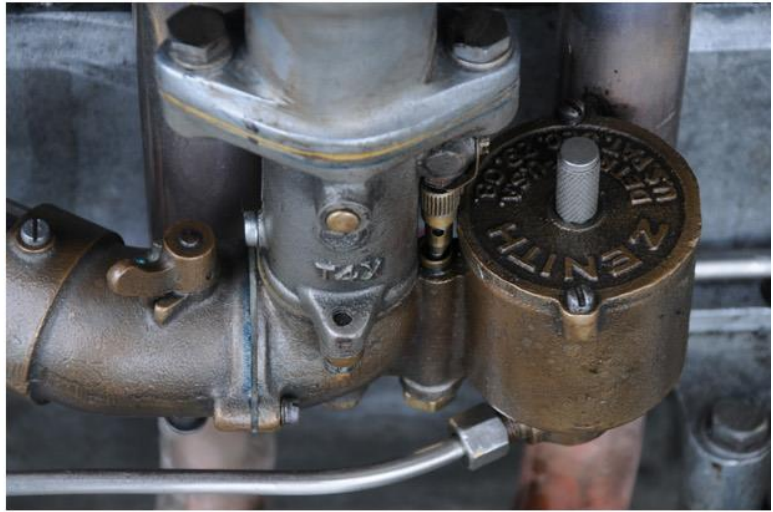
## ***Von Detroit nach Chicago - HENDERSON De Luxe 1300 1928***

Die Brüder Henderson – William G. und Thomas W., genannt Bill und Tom – lebten in „Motorcity“ Detroit im US Staat Michigan. Was lag also näher für technikbegeisterte Menschen mit Ambitionen zur Selbstständigkeit, als ein Unternehmen zur Herstellung von Motorfahrzeugen zu gründen. Im Fall der Henderson entstand allerdings keine Automarke, sondern eine Firma, die ihren Namen trug – die Henderson Motorcycle Company – und, wie der Name schon sagt, Motorräder baute. Schwere Motorräder mit Vierzylinderaggregaten, die sowohl von der Charakteristik als auch dem Hubraum durchaus geeignet gewesen wären, auch Autos anzutreiben.

Die Henderson Four (die später Model A genannt wurde) aus 1911 hatte einen 8 PS starken Motor mit knapp 1000ccm Hubraum, der sehr weit nach hinten versetzt im extrem langen Rahmen untergebracht war, so dass man vor der Antriebseinheit noch bequem die Füße abstellen konnte. Sie hatte anfangs kein Getriebe (ab 1912 Zweigang), keine Vorderradbremse (dafür aber zwei Nabenbremsen hinten), aber sie hatte schon einen Kickstarter! Bekannt wurde die Marke durch Carl Clancy, der eine Tour mit seiner Henderson unternahm, die ihn 29.000 Kilometer weit führte: durch Europa, Afrika und Asien! Solche und andere Aktionen verstärkten das Vertrauen der potentiellen Kundschaft, nach nur einem Jahr Bauzeit konnten die Hendersons bereits das 1000te gebaute Motorrad feiern!

Nach den Modellen B – G (die G mit Dreigang-Getriebe) verkauften die Hendersons 1918 sich, ihren Namen, ihr Werk und ihre Produkte - also die ganze Marke - an den Fahrraderzeuger Ignaz Schwinn aus Chicago, dem auch schon Excelsior gehörte. 1920 verließen die Hendersons Schwinn, seine Excelsior Motor MFG. & Supply Co. und Chicago aber schon wieder, zu divergierend waren beider Ansichten – sie gründeten 1920 in Philadelphia die Marke Ace und verlassen damit unsere Geschichte (die man in einem anderen Benzinradl Artikel aber weiterverfolgen kann. Siehe: <http://www.benzinradl.at/gallery/ace%20four1228-1922-24.pdf>).





Der Stein des Anstoßes: Arthur O. Lemon hatte schon seit 1915 mit den Hendersons als Händler zusammengearbeitet. 1918 war er von Schwinn angestellt worden, um Motoren mit größeren Hubräumen zu konzipieren, was anfangs besonders bei Bill – dem kreativen Kopf der Henderson Brüder - auf Widerstand stieß. Lemon entwickelte den Vierzylinder Motor weiter, vergrößerte ihn auf 1,3 Liter Hubraum (exakt 1301ccm, andere Quellen sagen 1305). 1920 trieb der das Modell K an, die die Z aus 1919 ablöste (Z für „Zwischenlösung“?)

Aus der K entstand 1922 das Modell De Luxe, das zur beliebtesten Vierzylindermaschine in den USA wurde, obwohl die Konkurrenz stark war: Ace, Militaire, Pierce, Cleveland und andere versuchten und hatten versucht, sich

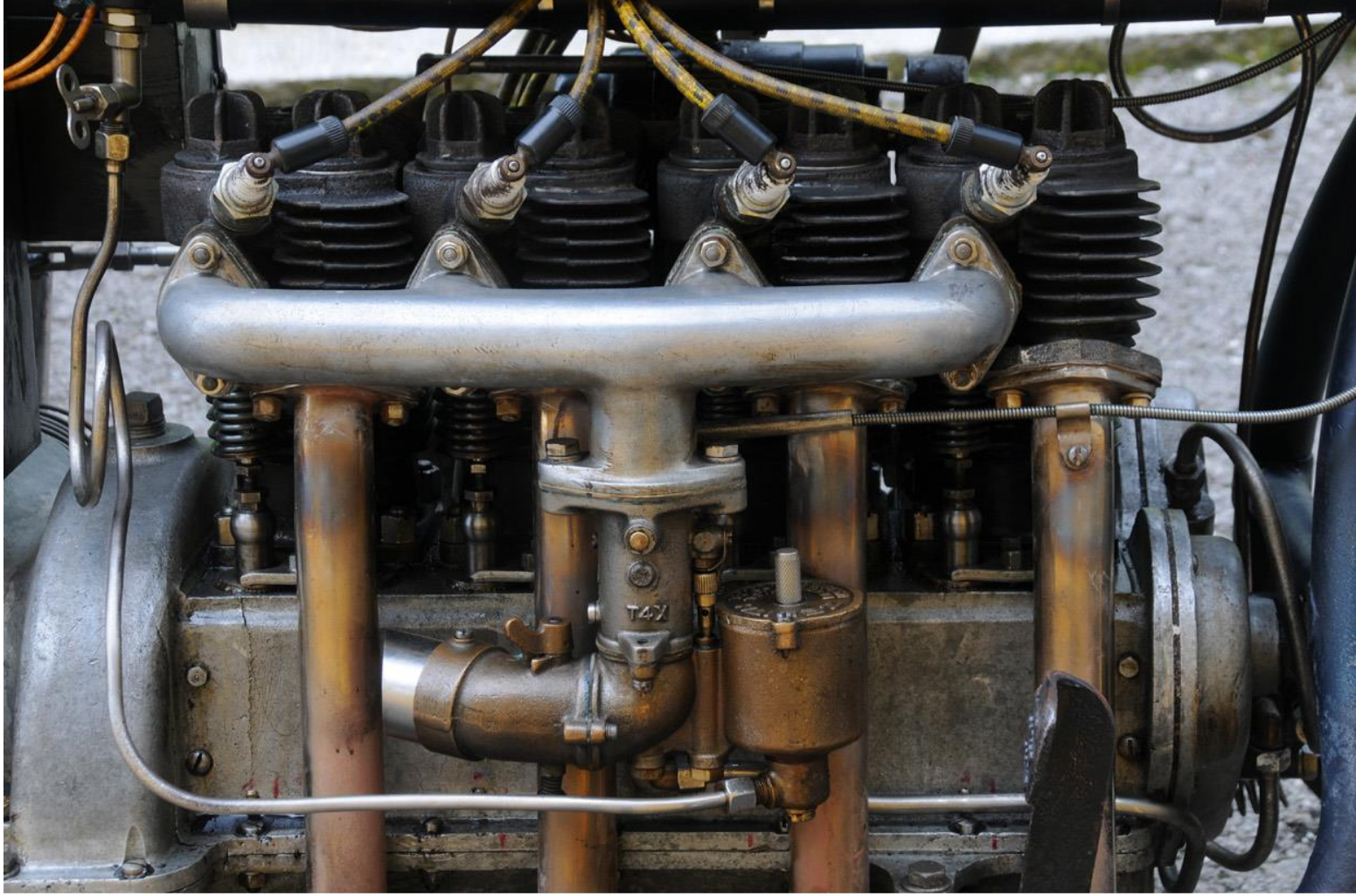
Wettbewerben anderer Art stellte sich der Rennfahrer Wells Bennet mit seiner De Luxe. Auf dem Tacoma Speedway bei Washington stellte er 1922 in Alleinfahrt einen neuen 24 Stunden Rekord mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 65 Meilen auf, der erst 1933 von einem Team aus vier Fahrern und 1937 von einem anderen Solisten geschlagen werden sollte.

Die Henderson De Luxe wurde zu einem großen Verkaufserfolg, blieb bis 1928 im Programm, wurde aber verschiedenen Modifikationen unterworfen: 1925 wurde der Rahmen hinten tiefer gezogen, der Schwerpunkt wanderte damit nach unten, was dem Handling zugute kam. Aufgrund der Änderung war der Tank jetzt kürzer und breiter gestaltet, sein Fassungsvermögen stieg auf 15 Liter. Auch an den Motorinnereien hatten die Techniker gearbeitet (Lemon hatte das Unternehmen 1922 verlassen, hatte den tödlich verunglückten Bill Henderson bei Ace ersetzt), hatten Zylinder und die Nockenwelle verbessert. Und die Henderson lebte jetzt auf größerem Fuß, lief auf 3,85 Zoll Reifen.

am Markt mit diesem Konzept zu positionieren. Die Henderson wurde mit Ausnahme der an die Polizei gelieferten Einheiten ausschließlich in Dunkelblau mit goldenen Zierlinien ausgeliefert, leistete 28 PS bei 3400 Umdrehungen in der Minute und besaß als erstes Serien-Motorrad überhaupt einen Rückwärtsgang - ein besonderes Zuckerl für die Fraktion der Gespannfahrer. Der Hersteller garantierte eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 130 Km/h, solo natürlich! An die Polizei (zuerst in Chicago, später auch an andere Distrikteinheiten) wurde eine stärkere Version geliefert, die eine Spitze von über 100 Meilen (164 Km/h) in der Stunde erreichte! Die Henderson hatte sich vor Erhaltung des Behördenauftrags einem Wettbewerb mit Harley Davidson stellen müssen, konnte aber 11 von 12 Kämpfen für sich entscheiden.

1927 gab es weitere Änderungen, aufgrund des „Ricardo“ Zylinderkopfs mit polierten Kanälen und des neuen Zenith Vergasermodells T4X stieg die Leistung auf 35 PS bei 3800 Umdrehungen, außerdem wurde die Kupplung verstärkt. Neu auch das Instrumentenpaneel mit Corbin Tachometer, Amperemeter und einer Anzeige für den Öldruck. Das letzte Upgrade erhielt die De Luxe 1928 in Form weiterer Verbesserungen am Zylinderkopf, Dazu kamen Tiefbettfelgen und eine Vorderradbremse. Sie markierte die letzte Ausführung der Modellreihe, die Ablöse stand schon in Entwicklung, kam 1929 als KJ Streamline mit 40 PS, der 1930 die KJ Special zur Seite gestellt wurde, mit einer Leistung von 45 PS sehr sportlich ausgelegt.

Beide blieben aber nur bis 1931 im Programm, denn danach stellte Ignaz Schwinn die Motorradherstellung völlig ein: seine Berater hatten die Wirtschaftskrise vorhergesehen, der Business Mann Schwinn konzentrierte sich wieder ausschließlich auf die Fahrraderzeugung. Als einzige amerikanische Vierzylinder hat die Indian überlebt, welche die Ace unter eigenem Namen (mit Lemon als Konstrukteur) weitergeführt hatte – sie wurde bis 1942 gebaut. Siehe: <http://www.benzinradl.at/gallery/Indian402-Four1265-1929.pdf>



Unser Fotomodell stellt die letzte De Luxe aus 1928 dar und gehört Alfons Mayr. Alfons besitzt die Henderson schon seit vielen Jahren, sie stand lange im Motorradmuseum Vorchdorf (vorher auch im Oldtimermuseum Altmünster). Sie musste deshalb ihre Fahrtauglichkeit niemals beweisen, war im Zustand einer älteren Restauration. Erst in der Coronapause, welche

auch die gesamte Oldtimerszene in Tiefschlaf versetzte, wurde die De Luxe wieder zum Leben erweckt: sie wurde sowohl technisch als auch optisch einer Frischzellenkur unterzogen, darf jetzt ihre angejahrte Patina wieder bei Veranstaltungen zeigen – und von denen sollte es 1922 ja doch wieder einige geben.



