



### **„ein Brite aus Ungarn“ - MONTGOMERY Jap 300sv 1923**

Erst kürzlich haben wir über eine 600er Montgomery berichtet. Für diejenigen, die es nicht gelesen haben, wiederholen wir hier was es über die Marke an sich zu berichten gibt, bevor wir uns dem heutigen Fotomodell widmen:

Was sagt das Adjektiv „Exklusiv“ bei einem alten Motorrad aus? Gut? Selten? Teuer? Alle diese Eigenschaften treffen auf die Motorräder der englischen Marke Montgomery im selben Masse zu wie zB. auf Zenith Brough Superior, obwohl bei der Firma aus Coventry auch Motoren mit kleineren Hubräumen verwendet wurden ...

„**Gut**“: im Werk in Coventry wurde nur das Beste verbaut: die Motoren kamen von JAP oder British Anzani, Getriebe von Burman und Sturmey Archer, rahmenmässig wurde alles selbst hergestellt – und teilweise sogar an die Konkurrenz weiterverkauft, wie zB. die Gabeln an Brough Superior.

„**Selten**“: Montgomerys wurden in so geringer Stückzahl gebaut und sind heute so selten, dass kaum jemand, selbst eingefleischte Oldtimer Spezis, sie heute noch kennen. Da triffst du auf einer Rallye eher fünf Broughs, bevor du irgendwo eine Montgomery siehst.

„**Teuer**“: in zeitgenössischen Inseraten wurde der Preis einer Montgomery mit „amazingly low“ angegeben, was immer das auch heißen mag. Bei

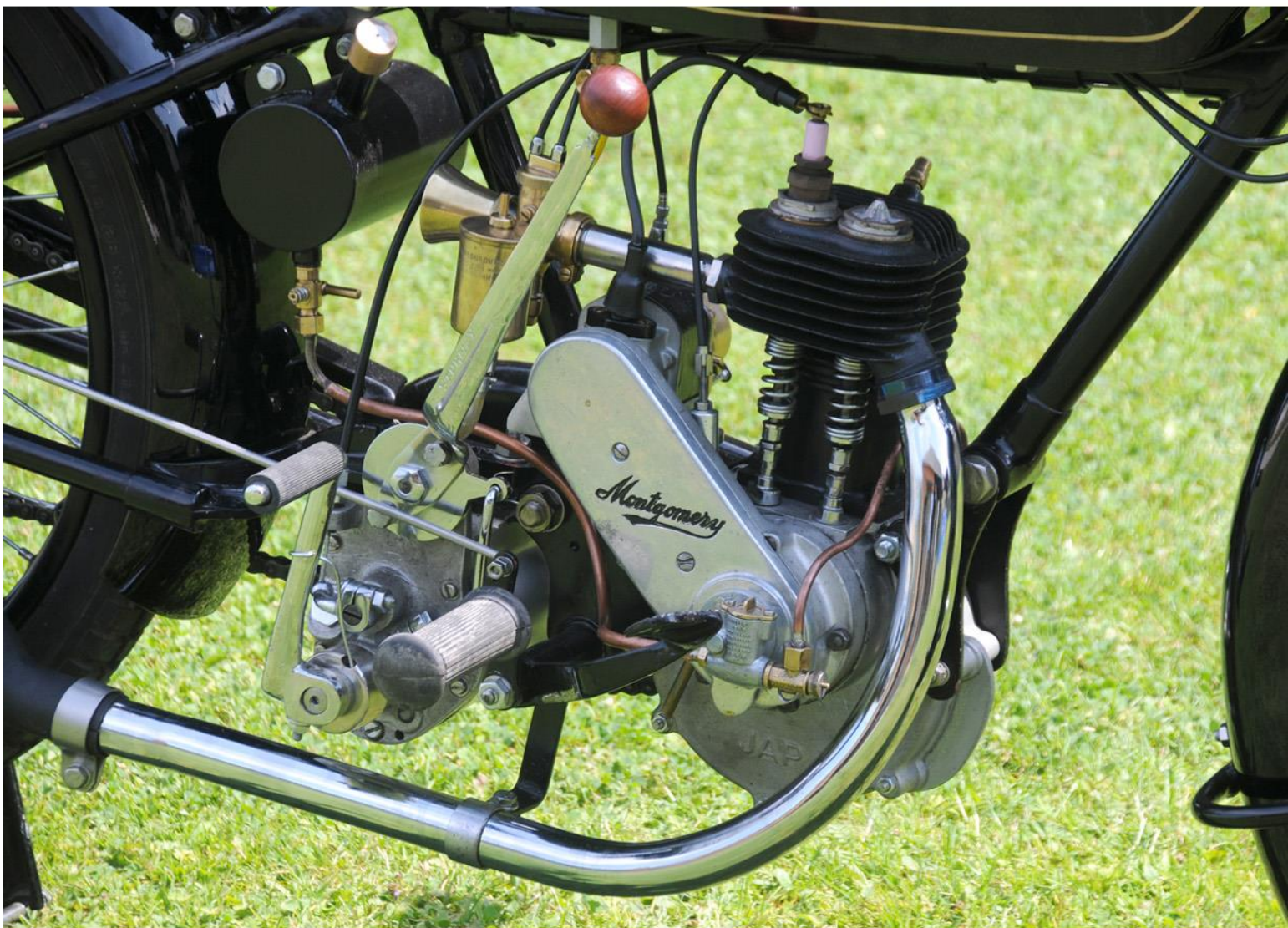
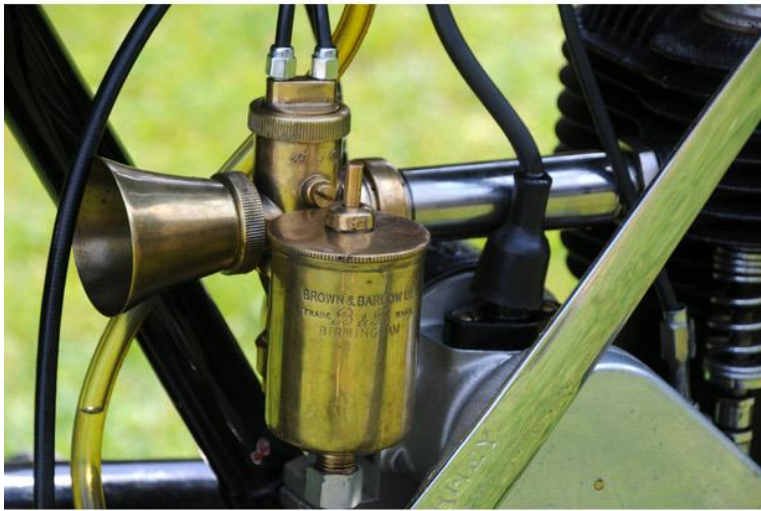
einer Versteigerung in England erzielte vor einigen Jahren zB. eine Montgomery mit V2 Motor einen Preis von knapp 110.000 Pfund – nach damaligem Kurs umgerechnet immerhin 175.000 Euro! Exklusiv genug?

William Montgomery gründete das Unternehmen 1902 in Bury St. Edwards, verlegte den Firmensitz aber bald nach Coventry. Baute er zuerst Beiwägen (er gilt als Erfinder des parallel zum Motorrad angeflanschten Seitenwagens), kam er kurz vor Beginn des ersten Weltkriegs mit einem Motorrad auf den Markt, in dem er einen Zweizylinder Boxermotor von Morton-and-Weaver, mit einem Hubraum von 708 ccm eingebaut hatte. Während des Kriegs musste die Produktion eingestellt werden, das Unternehmen startete 1923 neu, jetzt unter der Führung von Williams Sohn Jack. Jack führte das Unternehmen als Konfektionär, schmiedete lediglich Rahmen und Gabeln (die er auch an George Brough verkaufte, siehe oben) und bestückte sie mit zugekauften Motoren und anderen Komponenten. Im Angebot waren drei Modelle: eines mit dem 147ccm großen Villiers Zweitakter, eines mit dem 350er ohv Bradshaw Motor, und ein Sporting Model mit dem seitengesteuerten 600er JAP.

1925 erfolgte eine weitere Zwangspause, die Fabrik brannte vollständig nieder, musste völlig neu aufgebaut werden. „Klotzen statt Kleckern“ war ab 1929 die Devise: der Name „Montgomery“ stand jetzt für schwere Brummer mit 1000er Motoren von British Anzani und JAP - acht unterschiedliche Modelle umfasste damals die Produktpalette! Allen gemeinsam war die geringe Stückzahl, das sollte sich auch nicht ändern bis zur Produktions-

einstellung bei Ausbruch des zweiten Weltkriegs, womit der Name Montgomery Geschichte war. In Erinnerung bleiben aber die Attribute „gut“, „selten“ und „teuer“, als bekanntestes Modell die „Greyhound“ (auf deutsch Windhund, was aber das Wortspiel mit der grauen Emaillierung vermissen lässt) aus 1935 mit einem Halbliter OHV Motor von JAP, und William Montgomerys Ruf als Erfinder des Beiwagens.





Das hier gezeigte Modell mit dem seitengesteuerten 300er Jap scheint in keinem Katalog auf, was aber besonders bei kleineren Herstellern nicht seltsam ist: die haben häufig auf Kundenwünsche mit Sonderanfertigungen reagiert, manchmal brachte dieser Kunde den Motor sogar selbst mit. Gebraucht dürfte der in unserem Falle nicht gewesen sein, denn die Motornummer beweist das Herstellungsjahr 1923 (nach dem Jap Schema ist das leicht festzustellen), was zu dem Umstand passt, dass Montgomery 1924 schon Satteltanks verwendete.

Die Maschine hat eine Vorgeschichte in Ungarn, erhalten geblieben ist zB ein Kaufvertrag zwischen zwei Budapester Privatleuten aus dem Jahr 1947. Abgemeldet wurde sie erst Mitte der 80er Jahre, und kam dann nach Österreich, allerdings bloß ein paar Meter über die Grenze nach Deutschkreuz. Irgendwann wurde ihr eine Restauration vergönnt, die allerdings wenig fachmännisch ausgefallen ist – vor allem was die blauglänzenden blanken Teile betrifft. So modern Montgomery auch war, so wurde an ihren Motorrädern in den 20er Jahren immer noch Nickel aufgetragen. Die Chromschicht darüber wurde allgemein erst so gegen 1930 zum Standard.

Auch sonst lag einiges im Argen bei der Maschine, weshalb der neue – österreichische – Besitzer sie erstmal zerlegte und zwischenlagerte. Aber nie dazu kam, die Maschine zu sanieren und wiederzubeleben, bis der Eigner in ein Alter kam, in dem er

sich das Projekt nicht mehr zutraute und es im Internet zum Verkauf anbot – wo Walter Malzner es fand, der gerade auf der Suche nach Winterarbeit war. Und in der Montgomery das richtige Objekt fand. Kurz hat er überlegt, die blanken Teile entchromen zu lassen, hat aber wegen des doch beträchtlichen Aufwands Abstand davon genommen. Auch andere Unstimmigkeiten (zB sind Draht- statt Wulstreifen montiert, vermutlich eine Modifikation eines Vorbesitzers) hat er gelassen. Die meisten Teile in den gekauften Schachteln entsprachen aber dem Auslieferungsstandard: das Sturmey Archer Dreiganggetriebe mit Handschaltung, der Brown & Barlow Vergaser, der Lucas Magnet, der Terry „Spring Seat“ Sattel oder die Luxor-Acetylen Beleuchtungsanlage mit dem Abblendschalter hinter dem Reflektorgehäuse. Dass das obere Rahmenrohr nicht lackiert, sondern blank ist, war Usus bei Montgomery Motorrädern und sollte den luxuriösen Touch betonen, den auch die wertige Hebeleier am Lenker vermittelt. Aus den Falschteilen macht Walter kein Hehl bei eventuellen Verkaufsverhandlungen, weil behalten will er die Montgomery nicht. Die kalte Jahreszeit mit langen Werkstattaufenthalten ist lange vorbei, zum Fahren hat er andere Geräte, und der nächste Winter kommt bestimmt (diesmal hoffentlich ohne Lockdowns). Dann wird er sich vermutlich wieder auf die Suche nach einem Projekt machen, für das die Montgomery Platz machen muss – so selten sie auch ist.





