

Alfreds Vermächtnis

Eine Scott in
modernem Gewand:
Silk 700 S

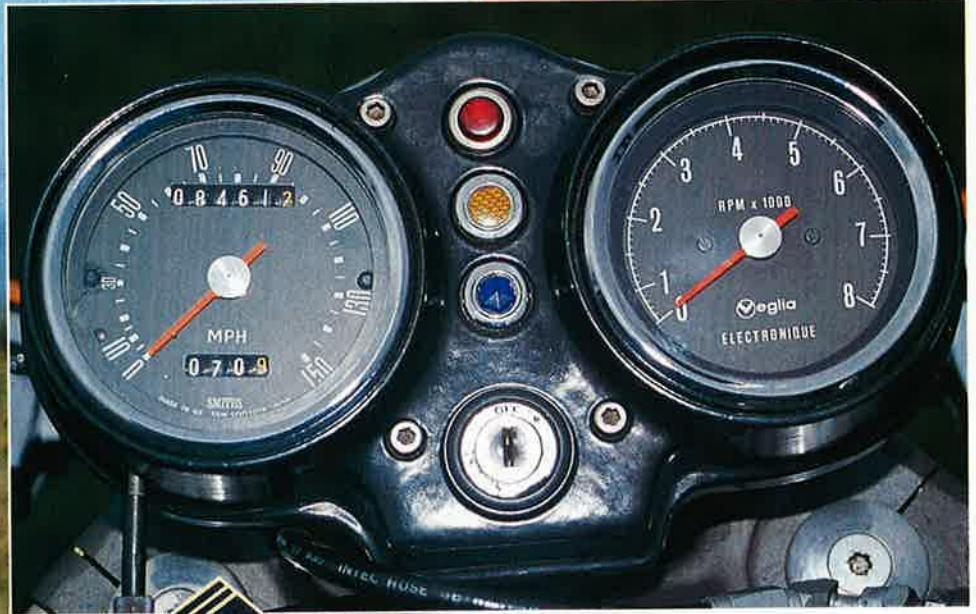


Ein leichtes und handliches Motorrad, praktisch wartungsfrei, mit einem bulligen 750-Kubik-Motor und rennerprobtem Fahrwerk müsste sich eigentlich verkaufen wie frische Brötchen zwischen sieben und zehn Uhr morgens, meinen Sie? Genau das Gegenteil war der Fall.

Der Motorradjournalist Titch Allen stellte die 636er Silk-Scott im September 1972 den Lesern von *Motorcycle Sport* vor und lobte weitschweifig die Konstruktion seiner Landsleute. Wären alle Motorradfans an sportlicher Straßenlage, guten Fahrleistungen ohne schrille Drehzahlen und wartungsfreundlicher Technik interessiert gewesen, hätte ihr Erbauer George Silk wohl einen „World beater“ produziert. Doch die schlanke Zweitaktmaschine mit den beiden wassergekühlten Zylindern steckte voller Widersprüche. Das Fahrgestell kam direkt von der Rennstrecke und war den Konkurrenten deutlich überlegen, doch das Motorgehäuse stammte aus der Vintage-Ära.

Ihre Käufer fand die Silk unter älteren Zweitaktfanatikern, bei denen die enthusiastische Berichterstattung englischer Magazine verding. Die Herren erinnerten sich gern an die von Unwissenden oft belächelten „Damenfahrräder“ des Alfred Angus Scott. Seine Motorräder hatten ab 1908 die Motorradgemeinde polarisiert: ungewöhnliche Durchstiegsrahmen ohne Knie-schluß, Tanks in der Form edwardianischer Eismaschinen, und das Ganze angetrieben von einem merkwürdigen Zweitaktmotor mit Mittelabtrieb und fliegend gelagerten Pleueln. Teleskopgabel, Wasserkühlung, Kickstarter und das Schaltgetriebe mit Kettenantrieb zum Hinterrad reichten weit in die Zukunft. Doch viele dieser Features waren irgendwann auch bei der Konkurrenz zu finden, während die Scott in





Bunte Mischung im Cockpit: Smith-Tacho und Veglia-Drehzahlmesser. Alles serienmäßig!



Grundzügen über Jahrzehnte unverändert blieb, bis die Produktion um 1960 endete.

Der Birminghamer Industrielle Matt Holder versuchte zu Beginn der sechziger Jahre mit Adler-Zylindern auf einem Scott-artigen Gehäuse eine Rennmaschine unter dem Markennamen Scott zu lancieren, scheiterte jedoch auch. Nur einige wenige in der Wolle durchgefärbte Zweitaktenthusiasten hielten der alten Dame die Treue, darunter die Familie Silk.

Der kleine George wuchs als Sohn des Schatzmeisters des Scott Owners Club mit Zweitaktgeruch auf. Nach der Schulzeit lernte er ab 1958 fünf lange

Jahre beim Scott-Spezialisten Tom Ward in Derby, nicht weit entfernt von der Rolls-Royce-Fertigungsstätte. Klar, dass der enthusiastische junge Silk sein Wissen bald in Formen goss und einen der schnellsten Scott-

Vintage-Racer aufbaute und entsprechend forsch bewegte. Die von ihm modifizierte Scott aus den späten Zwanzigern wurde Ende der sechziger Jahre mit mehr als 160 km/h gemessen!

Auch bei seinem nächsten Arbeitgeber, dem Saab-Spezialisten Alan Cotterell, schleppte Silk den Scott-Bazillus ein und durfte schon bald alle Werkzeugmaschinen auch für eigene Projekte benutzen. Da er nicht nur für sich, sondern auch für Clubkollegen Scott-Technik auf Vordermann brachte, kannte er schon bald die Schwachpunkte der eigenwilligen Motoren ganz genau. Mit dem Plan im Hinterkopf, die große Marke wieder auferstehen zu lassen, begann Silk zu tüfteln. Zunächst bot er Modifikationen für Scott-Triebwerke, wie stabilere Pleuel- und Kurbelwellenlagerungen an. Auch Kolbenformen und Gaswege waren nicht vor ihm sicher. Unterstützt wurde George von dem



Durchzugsstark und handlich – das perfekte Motorrad zum Landstraßensurfen: eine frühe Silk 700 S in der Erprobung



Rolls-Royce Techniker David Midgelow und von Maurice Patey, mit dem er 1969 „Silk Engineering“ gründete, um Scotts zu restaurieren und zu frisieren. In den nächsten Jahren schufen sie dort auf Basis alter Scott-Gehäuse ein neues Triebwerk, das mehr war als alter Wein in neuen Schläuchen. Die „Silk-Scott“ nahm Gestalt an.

Sie erhielt die wesentlichen Charakteristika einer Scott: Die Fahrleistungen resultierten nicht aus hohen Drehzahlen und maximaler Leistung, sondern aus genügend Hubraum und günstigem Leistungsgewicht. Silk konzipierte sein Triebwerk so, dass es 100.000 Kilometer ohne Generalüberholung halten sollte. Doch mit Robustheit allein war es nicht getan. Die Kreation sollte ja auch im Hinblick auf Leistung und Verbrauch modernen

Standards entsprechen. Silk blieb bei der veraltet geltende Querstromspülung mit Nasenkolben, weil seiner Meinung nach bei großen Einzelhubräumen nur so eine saubere

Kubikzentimetern. Schwierig zu starten, unkultiviert und dabei trotz mäßiger Spitzenleistung versoffen, warben diese Enduro- oder GS-Maschinen nicht gerade für das Antriebs-

konzept mit den drei bewegten Teilen. Silks Motor hatte zwar zunächst auch nur 250 Kubikzentimeter pro Zylinder, doch der Gesamthubraum wuchs rasch über 596 auf 636 Kubik. Den thermischen Problemen, unter denen die schweren Nasenkolben der neuen Scott litten, begegnete Silk mit hochwertigem, geschmiedeten

Material aus einer Lo-EX-Siliconlegierung und der Flüssigkeitskühlung. Hatte er zunächst den Kühler einer Velocette LE ausprobiert, kam schließlich ein spezieller Kühler in Honigwabensbauart vor das Triebwerk. Gründlich umgestaltet wurde die Kurbelwellenlagerung



Trommelbremse vorn und bewusst kantiges Styling: Mit der Silk-Scott startete George Silk...



...seine Karriere als Motorradproduzent. Auf dem Motor findet sich noch das Scott-Logo

Trennung zwischen Frisch- und Altgas zu erreichen war.

Eine Bestätigung für diese These lieferten die großen kolbengesteuerten, umkehrgespülten Zweitakteintöpfe von japanischen und europäischen Herstellern mit 360, 400 und 440



Made in Britain: Ceriani-Nachbaugabel und Lockheed-Bremssättel auf Spondon-Scheiben



Exzentrische Schwingenlagerung in bester britischer Sportmaschinen-tradition



Es geht doch nichts über eine gekapselte Kette. Die MZ-Schläuche kamen hier zu neuen Ehren

mit einseitig, „fliegend“, gelagerten Hubzapfen und zwei mittigen Hauptlagern. Silk konstruierte eine konventionelle Lagerung mit insgesamt vier Hauptlagern und tauschte noch die federbelasteten Dichtscheiben aus Metall gegen moderne Radialwellendichtringe. Gegenüber dem Scott-Triebwerk wurden Steuerzeiten, Kanalabmessungen und Kolbenkonfigurationen neu berechnet.

Ab 1971 leistete Dr. Gordon Blair von der Belfast University Schützenhilfe. Überhaupt verstand sich der umtriebige George Silk darauf, das wissenschaftliche Potenzial von technischen Universitäten für seine Zwecke zu nutzen. In Loughborough konnte man ihn in punkto Reibungsverminderung beraten, während die Universität Southampton Know-how zu den Themen Auspuffanlage und schwingungs-

arme Aufhängung von Komponenten beisteuerte. Bei dem neuen Motor lief der mittig abgreifende Primärtrieb natürlich nicht mehr im Freien, sondern durch Alublech vor Verschmutzung geschützt. Das Getriebe stammte von Velocette aus der Venom-Baureihe, dort hatte es mehr als 40 PS klaglos hingenommen. Im Gegensatz zu Velocette, wo die Getriebe-Wellen übereinander gesessen hatten, kippte Silk die Wellen um 90 Grad, so dass nun eine Welle vorn und eine hinten lag. Die Schmierung musste daraufhin modifiziert werden, doch die Box funktionierte dann perfekt.

Silk hielt sich gar nicht erst mit Veränderungen des alten Rohrrahmenfahrgerüsts auf, sondern wandte sich an den Chassishersteller Spondon, der ein Rennchassis für den 350er Yamaha-Twin anbot. Auf dieser Basis entstand

1972 ein Rahmen für die neue Scott, daher dauerte es gar nicht lange, bis ein fahrfähiges Motorrad auf den Rädern stand. Den Doppelschleifenrahmen aus geraden Reynolds-Rohren ergänzte eine Telegabel nach Ceriani-Vorbild, aber mit stabileren Standrohren. Die Hinterradschwinge aus Rundrohr war im Rahmen exzentrisch gelagert und stützte sich mit zwei Girling-Federbeinen gegen das angeschweißte Rahmenheck ab. In den Drahtspeichenrädern saß vorn eine mächtige Duplexbremse, während hinten eine seilzugbetätigte Scheibenbremse werkelt. Die Scheibenbremse sollte laut Spondon die beim Zweitakter fehlende Motorbremse ausgleichen. Zurückverlegte, sportliche Rasten waren obligat, genau wie ein leichtes, betont kantig gehaltenes *Bodywork*. Das niedrige und schmale Motorrad mit dem



Rahmen aus geraden Röhren und den vorge-
neigten Zylindern war auf jeden Fall gänzlich
anders ausgefallen als die Furore machenden
japanischen Zweitakter von Kawasaki, Suzuki
oder Yamaha. In typisch britischer Manier hat-
ten passionierte Motorradfahrer und routinier-
te Praktiker aus neuen Ideen und vorhandenen
Elementen ein interessantes Motorrad zusam-
mengesetzt, dem aber der Schliff der Serien-
fertigung fehlte. Prinzipiell gab es schon an
den 1972 fertiggestellten Urmodellen nichts
mehr zu deuteln. Knapp 180 km/h Spitze, die
man dank der Qualitäten von Bremsen und
Fahrwerk auch gefahrlos ausfahren konnte,
und dazu kaum mehr Gewicht als eine 250er
Yamaha, machten Landstraßensurfen zu einer
vergnüglichen Angelegenheit.

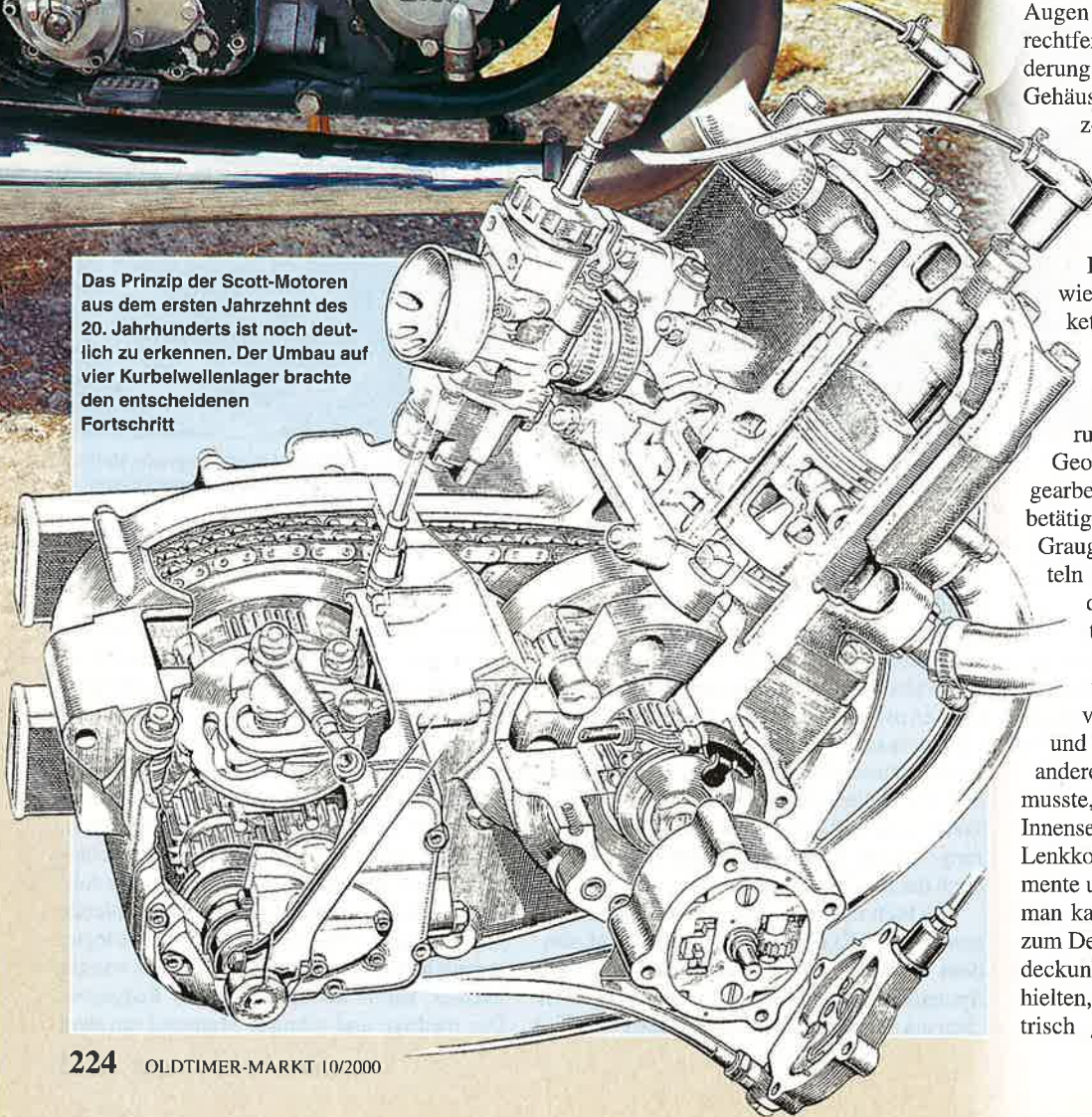
1974 schrieb *Motorcycle News* über den
„fastest lawn mover“, den schnellsten Rasen-
mäher der Welt, was das Interesse an der un-
gewöhnlichen Konstruktion erneut anfachte.
1975, bisher waren 20 Silk-Scott entstanden,
entschied man sich für den professionellen
Weg. Der Name Scott verschwand von Tank
und Gehäuse, da Matt Holder, der nach wie vor
Scott-Namens- und Produktionsrechte in-
nehakte, nicht bereit war, Silk zu unterstützen.
Der entwickelte weiter und schuf 1974 die Silk
700 S. Der Hubraum war weiter gewachsen,
jetzt waren es 653 Kubikzentimeter, die in den
Augen Silks die Typenbezeichnung 700 S
rechtfertigten. Eine ganz entscheidende Verän-
derung war auch die Ablösung des einteiligen
Gehäuses durch ein neu konstruiertes, hori-
zontal geteiltes. Statt der bisherigen

Primärkette ergab nun eine Reynolds-
Duplexkette im Ölbad einen Pri-
märantrieb, den man für zigtau-
sende Kilometer vergessen konnte.

Das Bauteil aus dem Triumph-Regal er-
wies sich, nachdem Silk auch eine Zahn-
kette aus den USA ausprobiert hatte, als
beste Lösung.

Der Mk I-Amal-Vergaser war einem
Mk II mit Chokesystem und Luftfilte-
rung gewichen, und darüber hinaus hatte
George Silk an Kickstarter und Bremsen
gearbeitet. Im Hinterrad saß nun eine seilzug-
betätigte Trommel, während vorn Spondon-
Graugussbremscheiben von Lockheed-Sät-
teln in die Zange genommen wurden. Für
die endgültige Auspuffabstimmung hat-
te man Dr. Roe von der Universität
Manchester gewinnen können. Mittler-
weile hatte sich das ehrgeizige Projekt
von einem gebastelten Special entfernt,
und vieles, was gut und teuer war und bei
anderen Maschinen erst nachgerüstet werden
musste, fand sich serienmäßig an der Silk 700:
Innensechskantschrauben, Kegelrollenlager im
Lenkkopf, Halogenlicht, erstklassige Federele-
mente und Reifen. Auch manches andere, was
man kaum nachrüsten konnte und von Liebe
zum Detail zeugte, war vorhanden: kleine Ab-
deckungen, die die Bremscheiben trocken
hielten, eine geteilte Steckachse, eine exzen-
trisch gelagerte Schwinge und ein Kraft-

Das Prinzip der Scott-Motoren
aus dem ersten Jahrzehnt des
20. Jahrhunderts ist noch deut-
lich zu erkennen. Der Umbau auf
vier Kurbelwellenlager brachte
den entscheidenden
Fortschritt



stofftank aus Aluminium. Auch die vollelektronische Lucas-Lumenition-Zündanlage hielt Einzug. Damit war die Silk wartungsärmer als jedes Moped und der Konkurrenz um Lichtjahre voraus.

George Silk ging in die Vollen: Er stellte tüchtige Mitarbeiter ein und machte aus einem Bastelkeller eine Manufaktur, die zwei Motorräder pro Woche produzierte. Immerhin musste Maurice Patey sich jetzt nicht mehr auf sein Motorrad schwingen, wenn ein Kuppelzug und vier Zündkerzen gebraucht wurden. Auch das Restaurieren von kompletten Scott hörte jetzt auf, Silk bot ab sofort nur noch Motor- und Getriebeüberholungen an.

Titch Allen testete erneut und verglich die 700 S mit den Ducati jener Jahre. Kein Fahrzeug für Jedermann, aber ein faszinierendes Package aus Straßelage und Durchzug, lautete sein Resümee. Zwar war das 1400 Pfund teure Motorrad nicht so gut zum Touren zu zweit geeignet wie eine ähnlich teure BMW, und auf den Rennstrecken zogen die Yamaha trotz halbem Hubraums einer Silk weg. Doch auf der Landstraße blieb sie ungeschlagen, solange ihr nicht zu heiß wurde. Der Kühler wurde mit dem Wärmeanfall des Twins nämlich kaum fertig, Überhitzung, Leistungsverlust und Kolbenklemmer folgten dann prompt. Noch dazu waren die ersten Modelle durchaus nicht frei von Detailmängeln. So schlitze sich ein anderer Tester den Hinterreifen an einer zu langen Befestigungsschraube für den Luftfilterkasten auf.

Diese Kinderkrankheiten wurden rasch abgestellt, doch die britischen Zulieferer gaben alles, um den noch existierenden Motorradproduzenten im Vereinigten Königreich im wahrsten Sinn des Wortes den Rest zu geben. Tachoantriebe zerbröselten, Instrumente gingen ihrer Dämpfung verlustig, in den Lenkerschaltern stand schon mal das Wasser, genauso wie die Blinker nur zu gern abbrechen. Den größten Klops leistete sich Amal mit dem MK II-Vergaser, dessen Schieber gelegentlich auf Vollast festhing. Ein Loch mit zwei Millimeter Durchmesser in den Mischkammerdeckeln machte dem Spuk ein Ende. Im Zeitalter des pflegeleichten E-Starters empfanden immer mehr Kunden zudem die umständliche Kickstartprozedur mit dem Choke am Vergaser als nervig.

Mit der 700 S Mark II „Sabre“ wurden ab dem Frühjahr 1977 viele dieser Mängel abgestellt. Optisch war die Maschine an den ange deuteten Kühlrippen der modifizierten Zylinder zu erkennen. Der Kühler wurde überarbeitet, so dass Überhitzung kaum noch vorkam, obwohl der Motor nun sieben Mehr-PS lieferte. 34 statt 32 Millimeter Vergaserdurchmesser und erhöhte Verdichtung bescherten in Verbindung mit dickeren Krümmern mehr Dampf über den gesamten Drehzahlbereich. Lenkerschalter von Suzuki und Vergaser von Mikuni passten besser zum Qualitätsanspruch. Ein MZ-Kettenkasten, optional

Gußräder von Campagnolo und gegen Aufpreis eine Cockpitverkleidung krönten das Enthusiastenglück. Dazu passten bessere Motorsussteile und Kunststoffteile, deren Finish auch höheren Ansprüchen entgegen kam. Der Benzinhahn konnte endlich während der Fahrt bedient werden! Offenbar hatte die Übernahme von Silk durch den Dichtelementehersteller Furmanite für frischen Wind gesorgt. Doch alle „Spezialitäten“ konnte man nicht so einfach ändern, so waren vier lang übersetzte Gänge im modernen Kolonnen- und Großstadtverkehr kein wirklicher Pluspunkt. Zudem sprachen das dünne Händlernetz, ein dürftiges Marketing und eine allgemeine Zweitaktmüdigkeit gegen die Silk. Da half auch der letzte begeisterte Allen-Test nichts, der die Sabre schlichtweg als Offenbarung bezeichnete und als ein Motorrad, das alle Schwächen hinter sich gelassen hatte.

Außerdem musste Silk aufgrund seiner dürftigen Stückzahlen die Preise abermals erhöhen, ohne auch nur annähernd kostendeckend zu arbeiten. Von März 1978 bis März 1979 stieg der Preis von 2197 auf 3000 Pfund. Dennoch buterte man bei jeder Maschine 200 Pfund dazu! Nach Berechnungen von Furmanite hätte Silk 100 Maschinen im Monat verkaufen müssen, um in die Gewinnzone zu kommen. Schon zum Jahresende kam die Produktion nach 138 Motorrädern und 140 Motoren zum Erliegen. Immerhin kam es nicht zum Konkurs, und die Firma produzierte fortan tragbare Maschinen und Geräte für Elektrizitätswerke. Ersatzteile für Silk wurden weiterhin produziert, Scott-Triebwerke überholt und im kleinen Maßstab Zweitaktentwicklung betrieben. Anfang der achtziger Jahre entstand auf Basis einer 700 S



Wegen des großen Hubraums favorisierte George Silk die altertümlichen Nasenkolben



Ein Besuch bei Silk Engineering: Aus der Bastelbude wurde eine kleine Manufaktur

Technische Daten: Silk 700 S Mk II, Bj. 1979

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Zweitakttwin mit 180 Grad Hubzapfenversatz; Querstromspülung mit Kolbensteuerung
Hubraum	653 ccm
Bohrung x Hub	76 x 72 mm
PS bei U/min	52 bei 6000/min
Vergaser	Ein Rundschiebervergaser Amal Mk II mit 35 mm Durchlass oder ein Mikuni VM 34
Zündung	Kontaktlose Batteriespulenzündung
Schmierung	Verlustschmierung mit last- und drehzahlabhängiger Pumpe
Antrieb	Primärtrieb über Duplexkette; Mehrscheibenkupplung im Ölbad; fußgeschaltetes Vierganggetriebe; Hinterradantrieb über gekapselte Rollenkette
Fahrwerk	Geschweißter Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr mit exzentrischer Schwingenlagerung; vorn Teleskopgabel, hinten zwei Federbeine mit verstellbarer Federbasis
Bremsen	Vorn Doppelscheibenbremse mit 254 mm Durchmesser; hinten 170-mm-Simplextrommelbremse
Bereifung	Vorn 3.60 S 18 TT; hinten 4.10 S 18 TT
Leergewicht	160 kg
Verbrauch	5 Liter/100 km
Spitze	170 km/h

Mk II noch ein flüssigkeitsgekühlter Twin mit 500 Kubik und Umkehrspülung.

Heute ist Graham Rhodes, der einige Jahre bei Silk arbeitete, der letzte, der die raren Triebwerke noch überholt. Ungefähr eines pro Jahr geht nach eigenen Angaben durch seine Hände. Aus heutiger Sicht ist es natürlich leicht, George Silk und seinen Freunden Blauäugigkeit vorzuwerfen. Immerhin ist es aber solchen „Verrückten“, die Qualität vor Quantität setzten, zu verdanken, dass Europa eine so vielfältige Motorradtradition hat. Der Enthusiasmus von George Silk stand dem von Alfred Angus Scott wohl kaum nach.

Text: Andy Schwietzer

Fotos: Jim Davies, Archiv Schwietzer

Mit freundlicher Unterstützung von Graham Rhodes und Arthur D. Fogg