

Historien om AJS 1910-1931

Af Christian Gyde

I 2010 var det 100 år siden at de første AJS-motorcykler så dagens lys. Det fejres selvfølgelig i motorcykelkredse, ikke mindst i England. Historien om AJS starter, som vi skal se, tidligere end 1910, og den slutter i starten af 30'erne, hvor AJS forsvinder som selvstændigt motorcykelmærke. Artiklen her fortæller primært om virksomheden AJS frem for de mange spændende motorcykler, som AJS fremstillede.

Fra smed til fabrik

I slutningen af 1800-tallet var der gang i det industrielle England, hvor myriader af små familievirksomheder skød op. Typisk blev de drevet frem af faderens solide håndværk og hans veludannede sønner, som med generel interesse og tilgængelighed af ny teknik og materialer gjorde virksomme lokale håndværkere til deciderede industrivirksomheder.

I Wolverhampton, lige nord for Birmingham, havde Joe Stevens og hans fire sønner – Jack (Albert John), Harry, George, Joe Jr. – udviklet faderens smedje til en driftig og succesrig forretning, som fremstillede mange forskellige varer, bl.a. cykler, låse og haveredskaber. I slutningen af 1800-tallet udviklede og fremstillede Stevens-familien en enkelt motorcykel baseret på en de Dion motor, men forfulgte ikke ideen.

Der fandtes ingen engelske forbrændingsmotorer på dette tidspunkt. Stevens købte en amerikansk Mitchell motor for at bruge den som drivkilde i værkstedet. Den viste sig dog at være af tvivlsom kvalitet. Den ældste bror Harry interesserede sig voldsomt for motoren og fandt at man nok kunne bygge noget selv, der var bedre.

Stevens-brødrene stiftede i 1899 derfor selskabet Stevens Motor Manufacturing Company og begyndte at bygge forbrændingsmotorer til det engelske marked.



Stevens-brødrene med deres de Dion-prototype

Stevens byggede mange forskellige benzinmotorer og leverede motorer til mange forskellige anvendelser, inkl. motorcykler. Motorerne blev solgt på hjemmemarkedet og blev også eksporteret, og de var kendt for høj pålidelighed og for at være på teknisk forkant.

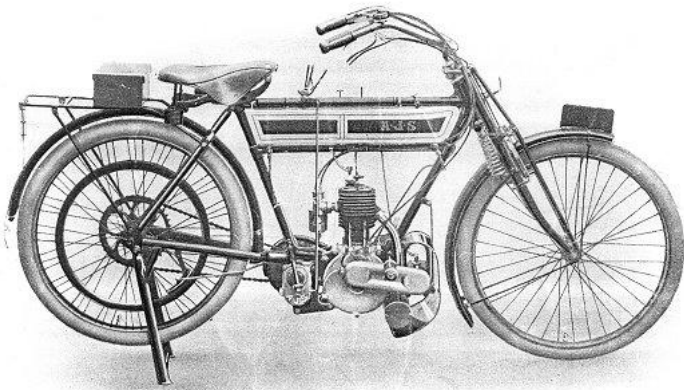
Motorcykler optog Stevens-brødrene meget, og de byggede bl.a. en maskine med JAP motor i 1905. De var også selv aktive kørere. I 1909 vandt en motorcykel med en af deres motorer et pålidelighedsløb, hvilket medførte at brødrene nu selv ville have deres navn på tanken af en motorcykel. I 1909 stiftede de derfor A.J. Stevens & Co Ltd. med det formål at fremstille motorcykler selv. Man indrettede sig i lokaler i Retreat Street i Wolverhampton.

De første AJS-motorcykler

De første modeller kunne præsenteres i oktober 1910 ved Olympia Motorshow i London. De første AJS maskiner er derfor reelt 1911-modeller, men de blev vist for offentligheden i efteråret 1910. Der var to modeller, begge 292cc SV, nemlig Model A med remtræk eller Model B med kæde-træk, inklusive en for perioden ganske usædvanlig 2-trins gearkasse. Motorstørrelsen på knap 300cc er afledt af de maskinklasser, som blev brugt til motorcykelløb i Frankrig, hvor man havde et godt salg af Stevens motorer.

Det ville have været indlysende at kalde deres egne maskiner for Stevens, men mange motorcykler af andet fabrikat tøffede jo allerede rundt med en Stevens-motor monteret. Maskinerne blev i stedet kaldt AJS efter en af brødrenes initialer – AJS står ganske enkelt for Albert John (Jack) Stevens.

I 1912 introduceredes Model D, 698cc Twin. Maskinen var en øjeblikkelig succes, og da man i 1914 vandt 1, 2, 4 og 6. plads i IoM og vandt stor opmærksomhed, eksploderede efterspørgslen.



AJS Model B fra 1910-kataloget

For at følge med efterspørgslen måtte der nye og større faciliteter til. For at rejse kapital til denne udvidelse stiftede Stevens-familien i 1914 aktieselskabet A.J. Stevens & Co. (1914) Ltd. Provenuet fra aktiesalget blev anvendt til at opføre en ny fabrik på Graisle Hill i Wolverhampton, som lå lige rundt om hjørnet fra Retreat Street. Opførelsen af fabrikken påbegyndtes i 1915, og faciliteterne kunne tages i brug i 1917.

Første Verdenskrig rasede i mellemtiden. AJS producerede motorcykler indtil 1916, hvor det blev forbudt at producere civile maskiner. Gode råd var dyre. Heldigvis lagde den russiske hær en stor ordre hos det engelske krigsministerium, hvor AJS fik en bid af kagen og skulle levere 1.100 stk. Model D med sidevogn. Overlevne eksemplarer dukker nu og da stadig op i Polen og længere øst på.

Efter krigen

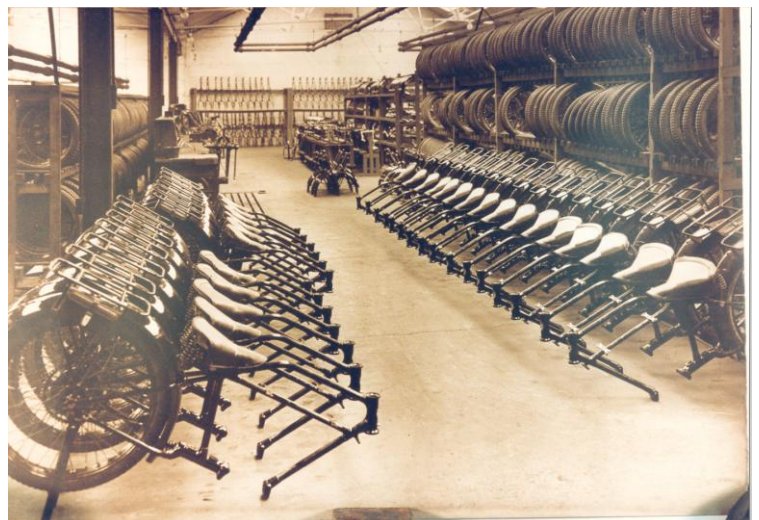
Umiddelbart efter krigen fortsatte man med opdaterede modeller fra før krigen, altså Model A, B og D. Krigsproduktionen havde

lært Stevens-brødrene om brug og bearbejdning af letmetal, hvilket de gjorde god brug af i udviklingen af deres maskiner. De var således hurtige til at introducere aluminiumsstemplinger og til at mestre snævre tolerancer. AJS var kendetegnet af meget høj kvalitet og stor lyst til at eksperimentere med det tekniske. Flere tekniske løsninger, som vi i dag anser for basale, blev udviklet af Stevens-brødrene.

Fabrikken på Graisle Hill fyldte nu 13.000 m². AJS anvendte mere moderne udstyr end nogen anden lokal producent af køretøjer og der kunne produceres 65 maskiner om ugen. Ekspertisen i hele området var medvirkende til, at Sunbeam også lavede motorcykler i Wolverhampton.

I 1920 deltog AJS igen i IoM og mange andre sportsbegivenheder med en nyudviklet topventilet racer. Howard R. Davies startede som fabrikkør dette år. De nye maskiner udviklede 40% større effekt end hidtil og gearkassen havde svært ved at holde til de store kræfter. Cyril Williams var den eneste AJS-kører, som fuldførte IoM. Hans maskine klarede dog ikke mosten og måtte skubbes over målstregen - som vinder af Junior TT.

Problemer i IoM til trods tog Howard Davies i oktober 1920 en eksperimentel 2 ¾ HP maskine og en sidevogn til Brooklands og satte 14 rekorder, som vakte stor opsigt. Salget steg stadig.



Montageafdelingen på Graisle Hill i 1926

Mange af AJS's maskiner var sidevognsmaskiner, hvor man købte sidevognene "ude i byen". I 1920 fik AJS pludselig mulighed for at købe Hayward-sidevognsfabrikken i Steward Street, og med købet kunne de nu selv fremstille sidevogne.

I **1921** var AJS klar til IoM igen efter omfattende test af en ny racer. Howard Davies havde været på Brooklands igen og sat rekorder. I Junior TT fik AJS på 1. 2. 3. 4. 6. og 8. pladsen. Howard blev nr. 2, kun på grund af en punktering. Howard stillede derefter til Senior TT på sin Junior racer. Det lykkedes for ham at vinde Senior TT på denne maskine, en bedrift, der er gået over i racehistorien.

AJS var hurtig til at udnytte succesen på racerbanerne og solgte mange maskiner, både sportslige og mere fornuftsbetonede. I 1922 deltog AJS igen i IoM og vandt igen Junior TT og tog desuden 2. pladsen, mens Senior TT gik ikke godt.

Til gengæld introduceredes til **1922**-løbene den nye Big Port racer, hvis betegnelse skulle blive brugt de næste 10-12 år i salgsøjemed som generel betegnelse for alle topventilede AJS-maskiner. Brødrene havde eksperimenteret med store udblæsningsporte og ventiler i nogen tid, og nu havde porten nået en diameter på næsten 2 ½ tomme (!)



AJS Big Port 1922

Efterspørgslen på sidevogne var nu så stor, at den gamle Hayward-fabrik i Steward Street ikke kunne følge med længere. Imidlertid gik

Briton bilfabrikken i frivillig betalingsstandsning i 1922, hvorefter AJS købte fabrikken i Lower Wasall Street, som havde knap 17.000 m² under tag. Salget af maskiner var stadig meget højt og fabrikken på Graisle Hill var nu udvidet til knap 19.000 m².

I løbet af 12 år var Stevens-børdrenes værk dermed vokset fra en stor smedje til nu 5 fabrikker i Wolverhampton. Man havde nu knap 40.000 m² produktion under tag. Sidevognsfremstillingen flyttede fra den gamle Hayward-fabrik i Steward Street til Lower Wasall Street.

I de samme år var radioen under kraftig udvikling og Harry Stevens var ivrig radioamatør. Netop i 1922 startede udsendelse af de første underholdningsprogrammer i England, og Stevens-brødrene øjnede en mulighed for at kommercialisere Harrys viden om radioer. Man indrettede en radioproduktion i den tidligere og netop tilkøbte bilfabrik Lower Wasall Street, hvor der jo var fine snedkerfaciliteter til fremstilling af radiokabinetter.

AJS fremstillede nu motorcykler, sidevogne og radioer.

Fabrikskøreren Howard Davies forlod AJS i **1923** og startede HRD (Howard R. Davies) i 1924. Bruddet med AJS var ikke hårdere, end at Davies kunne bygge sine HRD-maskiner hos AJS i Retreat Street, den første AJS-fabrik, som nu husede familiefirmaet Stevens Screw Company. Der blev bygget HRD-maskiner her i 3 år indtil Phil Irvin købte navnet og førte det videre som HRD-Vincent. Men det er jo så en anden historie.

Salget steg stadig i **1924** og fabrikken på Graisle Hill fyldte nu knap 26.000 m². Radioerne solgte også godt, og man var nu oppe på at beskæftige 1.300 mand alene med sidevogne og radioer.

I **1925** indførte AJS et nyt system for modelnavnene. Hver årgang fik et bogstav,

efterfulgt af et modelnummer, som blev holdt nogenlunde konstant gennem årene. En model 1925 hed således E (A-D var brugt), og modellerne havde så forskellige numre, f.eks. Model 1 eller 2 for den store twin, Model 3, 4 og 5 for 250cc SV, 6 for 350 OHV og så videre med en vis variation i årenes løb. Model 7 – en sports special – blev indført i 1925. Der kørtes stadig IoM, og AJS blev nr. 2 i Senior TT. Howard Davies vandt i øvrigt dette år på sin egen HRD-maskine.

I 1926 steg salget af radioer stadig, og kabinetterne blev nu lavet på den første sidevognsfabrik i Steward Street. AJS købte også endnu et stykke land som reserve, hvis man skulle få brug for mere fabrik. I 1926 hedder modelserien G, og der produceres 600 motorcykler om ugen mod 65 om ugen i 1919.

AJS-fabrikkerne var moderne produktionsenheder efter datidens forhold. Helt i tråd med tiden producerede man stort set alle komponenter selv, og fabrikkerne havde f.eks. eget hærderi, forniklingsanlæg og malerværksted. Der var nu 4.000 ansatte på fabrikkerne. Udover radioer produceredes også hovedtelefoner og højtalere. Stevensbrødre beklædte fire af seks ledende stillinger i virksomheden.

I 1927 hedder modellerne H. AJS deltog som sædvanligt i IoM, for første gang med tørsump maskiner. Dette virkede fint i daglig brug, men slet ikke under ræs på IoM som gik meget dårligt for AJS. Der var dog mange succeser i trials og andre løb, og problemerne med TT-maskinerne blev løst senere på sæsonen.

Salget af motorcykler var dog nu for første gang begyndt at falde. AJS havde en kernekompetence i store maskiner med sidevogn, og især dette salg blev ramt af de billige masseproducerede småbiler, som nu var på markedet – den mest kendte er nok Austin Seven. Samtidig dykkede salget af radioer, og krisen begyndte så småt at kradse for AJS.

En god nyhed i 1927 var dog, at AJS fik en kontrakt som underleverandør til Clyno biler. AJS skulle bygge karosserne for den

nyintroducerede Clyno "Nine". AJS-ledelsen besluttede samtidig at de selv ville lave kommercielle køretøjer i form af varebiler og ladvogne for at få ny forretning ind i virksomheden. Man påbegyndte udviklingen af et modelsortiment. Den nødlidende radioproduktion blev flyttet helt væk fra Lower Wasall Street for at give plads til bilerne.

1927 blev fabrikkens første dårlige år og for første gang var der ikke dividende til aktionærerne.

I 1928 kom K-serien. Her introduceredes de legendariske camshaftede modeller for første gang i form af K7 (350cc) og K10 (500cc). Modellerne havde straks succes i mange sportsbegivenheder. På IoM spillede man dog en sikker hånd og stillede med OHV maskiner, men på grund af dårlige ventilfjedre lykkedes det alligevel ikke at få nogen af maskinerne over målstregen i Junior TT. En anden leverandør af fjedre blev prøvet til Senior TT, og her lykkedes det så at for George Rowley at få en 2. plads.



Sidevognskasser, Lower Wasall Street 1926

1928 var endnu et dårligt år for AJS. Salget i England fortsatte med at falde. Man opgav at producere radioer, konkurrencen var simpelthen for hård. Fabrikken i Steward Street blev solgt, alt inklusive. Heldigvis steg eksporten af AJS-maskiner, men ikke nok til at redde et rigtig dårligt år.

I 1929 fik AJS-modellerne med M-serien sadeltank og maskinerne fik et mere moderne udseende. Alle tanke var malet med magenta/lilla sidepaneler, hvis visuelle fremtoning kan diskuteres. Mange maskiner er restaurerede med røde tankpaneler, men de skal altså være magenta for at være originale.

Man var nu oppe på at tilbyde 14 motorcykelmodeller med 13 mulige sidevogne, altså et ganske omfattende program. Nye modeller til trods blev 1929 alligevel et hårdt år for AJS.

Clyno ophævede kontrakten om karosserier i februar og man kunne dermed ikke udnytte kapaciteten i Lower Wasall Street. AJS havde netop startet produktionen af deres egne kommercielle køretøjer som planlagt i 1927 – busser, varebiler og ladvogne – og for at redde situationen besluttede ledelsen at AJS skulle producere egne letvægtsbiler også. Arbejdet med at udvikle en letvægts AJS-bil blev påbegyndt i stor hast.

I efteråret 1929 krakkede Wall Street, men krisen var ikke nået til Europa endnu. Problemer til trods gik det godt for AJS i konkurrencerne. I Danmark havde AJS efterhånden et rigtig godt navn med Sønderup og andre kørere som gode ambassadører for mærket. AJS blev markedsført kraftigt af den danske agent og salgsresultaterne udeblev ikke. Lignende historier kan ses i andre europæiske lande, f.eks. Ungarn.

I 1930 kom R-serien med krom på delene, mens det lilla panel blev droppet og glemt. Motorerne på de nye cykler i sortimentet var skråtstillede som moden foreskrev. Der var skåret ned på antallet af modeller og de var sat ned i pris.

Der var som sædvanlig succes på motorbanerne, men de nu meget alvorlige finansielle problemer lagde en dæmper på begejstringen. I Danmark solgte AJS dog fremragende, og ligeså almindelig en R-model er i Danmark, ligeså sjældent er den i England. Man havde god succes med de knastede R7 og R10, som var særdeles konkurrencedygtige

maskiner, hvor amatørsportsmanden også kunne være med. R7 skulle senere lægge navn til den legendariske ”Boy Racer”, efterkrigstidens AJS 7/R.



De danske Banemesterskaber

Det sejrige A. J. S.-Team.
H. Skov - Aage Wagner og „Morian“.

350 ccm. Klassen
500 ccm. Klassen
Sidevogns Klassen

AJS

sejrede overalt.

Eneforhandler for København:
A. J. S. Reinhardt, Lyngbyvej 36 - Telefon Ryvang 1296.

Veopgangen placeredes 500 millioner pund i London.

I august 1930 introducerede AJS endelig deres letvægtsbil. Salget var umiddelbart godt og den fik pæn omtale i motorpressen. Håbet var højt, for bilen skulle udnytte den store kapacitet på Lower Wasall Street fabrikken.

Salget af motorcykler faldt dog igen i 1930, og på trods af uddynding i sortimentet og barbering af lønningerne med 10% , var der for tredje år i træk ingen dividende til aktionærerne.

Skæbneåret

Optimistisk som altid introducerede man 5 nye motorcykelmodeller i 1931, S-serien. Selvom prisen var attraktiv forblev salget på hjemmemarkedet lavt. Depressionen havde nu indfundet sig i Europa og kun få investerede i nye motorcykler.

Da regnskabet blev gjort op efter 1930, viste der sig et underskud på 90.000 pund, en i datiden horribel sum. AJS havde nu ikke givet overskud i 4 år og situationen virkede håbløs.

Som et resultat styrtdykkede værdien af AJS aktierne og den finansielle situation blev nu dødsensalvorlig for AJS. Man måtte optage et stort og dyrt lån i Midland Bank for at finansiere driften.

Der introduceredes endnu en bilmodel og en ny bus, men de høje forventninger til bilerne fordampede hurtigt, da det gode startsalg ikke fortsatte i 1931 – der var bedre og billigere konkurrenter på markedet. Man måtte sætte priserne ned. På motorcykelfronten blev den meget sjældne AJS S3 introduceret midt på sæsonen, S3 har en tværstillet V-motor på 500cc og kendes kun i få eksemplarer.

I IoM var der ingen gode nyheder – bedste placering var en 9ende plads i Junior TT. Det kedelige punktum for AJS' selvstændige deltagelse i IoM blev sat, da fabrikskøreren Freddie Hicks mistede kontrollen over sin maskine og blev dræbt i uheldet.

Salget fortsatte med at falde hen over sommeren og sensommeren 1931, og Midland Bank, som havde stillet lånet i starten af året, var ikke tilfreds med evnen til at overholde forpligtelserne. AJS misligholdt sit lån.

Som et uundgåeligt resultat af dette blev lånet opsagt pr. omgående i efteråret 1931. AJS kunne med nød og næppe indfri hovedstolen, men stod nu tilbage uden arbejdskapital og penge i kassen. Uden kontanter eller kredit at arbejde med gik det stærkt nedad.

Der blev kaldt til ekstraordinær generalforsamling den 2. oktober 1931. Her blev det besluttet at lade AJS gå i frivillig likvidation, altså at realisere aktiverne for at kunne indfri den samlede gæld. Inden mødet havde de fire Stevens brødre underskrevet en solvenserklæring, hvori de erklærede, at AJS via en likvidation ville kunne betale alle udeståender inden for 12 måneder.

Efter 21 år var det dermed slut. Stevens-brødrene havde drevet deres ambitioner om motorcykler langt og havde opbygget en af de største og bedste motorcykelfabrikker i verden. Kvaliteten af AJS fra Wolverhampton

var uforlignelig. Desværre kendte man kun en strategi, nemlig vækst, og forsvundet salg blev erstattet med nye forretningsområder, som ikke alle var lige gennemtænkte – radioer, sidevogne, biler, busser, varevogne - og som tillige de sidste år blev gennemført i større og større panik.

Alle dele af AJS-koncernen blev sat til salg og der blev indledt forhandlinger med interesserede parter. Det finansielle klima var dog godt afkølet, ikke ulig situationen i dag, og der var langt mellem de gode bud på herligheden.

Det lykkedes dog at sælge motorcykeldelen forholdsvis hurtigt. BSA havde budt, men Matchless Motorcycles Ltd. i London endte med at købe AJS navnet, retten til at producere modellerne og goodwill for 20.000 pund. De hentede værktøj, maskiner, rigge, råvarer, dele, selv toiletpapiret, og kørte det til Matchless-fabrikken i det sydlige London. AJS var færdig som selvstændigt motorcykelmærke.

De øvrige dele af virksomheden – bilproduktionen og sidevognsproduktionen - blev solgt fra, og inden september 1932 havde alle kreditorer fået deres penge igen. Brødrene havde holdt deres ord.

Efterskrift

Matchless fortsatte med at producere AJS-modellerne uden de store ændringer i et par år. Først i 1935 blev de originale AJS-designs for alvor sendt på pension og ensretningen af AJS og Matchless begyndte. Op til krigen var der stadig forskel på de to mærker, både i design og i kvalitet. Forskellen i kvalitet er genstand for blodig diskussion i AJS/Matchless-brøderskabet, men det er et faktum at de billigere AJS-modeller før krigen f.eks. fik blikdele i tyndere plade end Matchless-modellerne, ligesom stellene var svagere dimensionerede. Efter krigen var mærkerne helt ensrettede.

Det er bemærkelsesværdigt at AJS-navnet holdt sin værdi så længe efter ”den rigtige” AJS-fabrik lukkede. I lande som Danmark, hvor man så mange kendte køreere på mærket,

overtrumpede salget af AJS salget af Matchless i mange år. Der er ikke tvivl om, at Colliers-brødrene fra Matchless havde gjort en god handel – dels lærte de af AJS-maskinernes høje kvalitet, dels fik de adgang til markeder, som de ikke havde haft før.

Stevens-brødrene åd nederlaget og smøgede ærmerne op igen. De havde betalt enhver sit og bevarede deres gode navn og rygte i lokalsamfundet. De havde derfor ikke større problemer med at få tidligere underleverandører til at levere igen, ligesom tidligere medarbejdere stod nærmest i kø for at fortsætte hos dem.

Det oprindelige selskab, Stevens Screw Company, fandtes stadig i familien da det ikke var en del af aktieselskabet. Snart begyndte man at bygge små varekøretøjer her. Det var i sagens natur på meget mindre målestok end da man havde 4.000 mand i sit brød, og maskinerne var trehjulede køretøjer baseret på en noget forældet prototype fra 1921.

I 1934 begyndte de på motorcykler igen, som de nu kunne kalde Stevens. Designet var baseret på deres sidste modeller fra AJS, og blev aldrig en større succes, men de blev da solgt, også i Danmark. Maskinerne blev produceret i serier á 12, og næste hold kunne ikke produceres før foregående serie var omsat til kontanter.

I alt nåede Stevens-brødrene at bygge ca. 1.000 Stevens-motorcykler før produktionen stoppede i 1939. Under krigen producerede de specialdele til flyindustrien og til torpedoer.

Det oprindelige Stevens Screw Company lukkede først i 1992, og satte dermed et endegyldigt punktum for et af de helt store motorcykelmærker i England.