

Die englischen „Zwitter“

Die Triton entstand zeitgleich wie die Cafe Racer

Text: Jürgen Kleblisch | Fotos: Jürgen Kleblisch (5), Archiv Jürgen Kleblisch (1)



Es war am Anfang der „wilden Sechziger“, als sich in den Vororten der großen britischen Städte die Rocker unter den British Bikern zusammenrotteten. Sozial bedingt, etablierten sich besonders finanziell minderbemittelte Jugendliche in Rockergruppen und sorgten für ein raues Zusammenleben mit anders geprägten Schichten nicht nur unter Bikern, es war gewissermaßen eine Revolution gegen bestehende politische, staatliche und soziale Missstände.

Wohl zum berühmtesten und herausragendsten Treff der Rocker kristallisierte sich das Londoner „Ace Cafe“ heraus. Es begann die Zeit der Back Street Heroen am „Ace Cafe“, an der North Circular Road im Nordwesten der britischen Metropole London und wurde zum Mittelpunkt einer Subkultur. Man traf sich und führte die eigenen Motorradkreationen vor, es entstand ein ungeahnter Kult zu den Klängen der aktuellen Rock'n'Roll-

Idole. Das Zeitalter der Cafe Racer hatte begonnen. Es gab keine Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Beginn der 50er, die Rocker und Ton UP Boys brannten mit ihren Cafe Racern ihre Spuren in den Asphalt um das „Ace“, die Bobbys sperrten dazu am Mad Sunday noch die Straßen. Die ganz wilde Zeit war von 1958 bis 1965. Als 1962 die Geschwindigkeitsbegrenzung in England eingeführt wurde, kollabierte bald die gan-

ze Szene. Es begann ein neuer, aber sehr gefährlicher Sport; wer schnell war, musste oder wollte das beweisen. Das Motorrad wurde vorm „Ace“ geparkt, der Fahrer flitzte hinein und steckte eine Münze in die Jukebox, um „See you next Sunday“ zu wählen. Mit den ersten Klängen spurtete man zur Maschine, kickte diese an, und dann ging es im Wahnsinnstempo auf die alte Kultstrecke hinaus in den öffentlichen Straßenverkehr bis zum nächsten Kreisverkehr und zurück, um vor Ende des Titels wieder am Cafe zu parken. Das Ziel „Record Race“ war somit erreicht. Nicht alle schafften das, und einige kamen nicht mehr zurück von ihrem Sprinttrip, diesen wurde dann ein Kreuz, ein Titel der Lieblingsband und ein Drink gespendet.

Das „Ace“ wurde geschlossen, und jetzt ist es wieder geöffnet, die Black-Leather-Boys haben ihren Traditionsort wiedergefunden. Die wilden Sixties am historischen – oder noch besser – am Kultlokal werden für immer ein spezielles Kapitel der britischen Motorradgeschichte bleiben. Noch heute wird von der Legende geschwärmt, und nach langjähriger Schließung lebt eine neue Generation in dieser Ära auf, allerdings fährt man heute Streetfighter.

Ende der 50er fuhr der Normalverbraucher in England auf Norton, Triumph, BSA, Ariel, AJS und Matchless, um nur ein paar der renommierten Marken zu nennen. Die Rolls Royce unter den Motorrädern, wie HRD und die daraus entstandenen Vincent oder die Brough Superior, passten nicht in diese Szene, sie gehörten eher in die Kreise der vermögenden und seriösen Biker. Motorräder von der Stange waren a) relativ teuer und b) zu wenig auffällig. Auch die großen „Öfen“ waren noch nicht oder wenig vorhanden, mit 500 Kubik war man schon in guter Gesellschaft vertreten.

Die Zeit der „Cafe Racer“ wurde eingeläutet, als in England der Motorrad-Umbauroom entstand. In die berühmten und bewährten Federbettfahrgerüste von Norton, besonders der Whitelinerahmen der ehrwürdigen „Manx“-Rennmaschinen, wurden überwiegend englische Twins transplantiert. Somit entstanden sie, die „Norvins“, die „Tribas“, die „Noriels“, die „Matchtons“ und ganz besonders die „Tritons“, um nur ein paar der Eigen- und Umbauten zu nennen. Hinter diesen Vokabeln verbergen sich Abkürzungen und Zusammenfügungen renommierter britischer Motorradmarken, aber das hat der Leser ja schon lange erkannt. Aus diesen Markenkombinationen bastelten sich die Freaks „IHR“ Motorrad, und deswegen gibt es kaum zwei deckungsgleiche Maschinen mit gleicher Bezeichnung. Auch existierte nie eine Firma mit solch einem Titel. Eventuell bei Nennung der „Dresda-Triton“ kann man die Verbindung zu einer Firma finden. Dave Degens, ein begnadeter Schrauber und ebenso begeisterter wie auch begabter Rennfahrer, hatte mit seinen „Tritons“ besonders für Furore gesorgt. Sein herausragendes Ergebnis war 1972 in Barcelona, als er auf seiner „Triton“ das 24-Stunden-Rennen gewann – heute mit der Endurance-WM zu vergleichen.

Aber noch einmal etwas weiter zurückgeblickt. Nicht nur auf der Motorradinsel, sondern auch auf dem Kontinent, existierte im Autorensport gegen Ende der 50er eine Klasse mit der Bezeichnung Formel III – 500 cm³ ohne Kompressor. Da verdienten sich Leute wie Stirling Moss oder auch Bernie Ecclestone ihre ersten Meriden. In Eigenbaufahrgerüste und auch in solche renommierter Firmen wurden häufig neben Produkten von Cooper und JAP auch Motorradmotoren von Norton, BMW u. a. eingebaut. Sehr beliebt war der



Das Original, die Triumph Tiger 100



Triton T 120 im Nortonfahrwerk von H. Lippold, DDR Berlin 1970



Das Original, Norton Manx mit Federbettrahmen (Whiteline)

Motor der im Straßenrennsport erfolgreichen Norton „Manx“. Zur Marktstrategie bei Norton gehörte die Tatsache, dass diese Motoren nicht als einzelne Baugruppen verkauft wurden – entweder das komplette Rennmotorrad oder nichts. Somit standen relativ viele der kompletten, hochwertigen Rennfahrgerüste nutzlos in den Garagen herum, da die Motoren in den kleinen Rennwagen ihr Dasein fristeten. Somit schloss sich der Kreis, die Freaks besorgten sich (u.a.m.) diese Fahrgestelle und bauten Twins anderer britischer Marken hinein. Aus Norton und Triumph wurde eine „Triton“, aus Norton und Vincent wurde eine „Norvin“, aus Norton und Matchless wurde eine „Matchton“. Aber auch andere Paarungen gab es, aus Triumph (Fahrgestell) und BSA wurde eine „Tribsa“, oder es gab auch den Spring-Twin-Motor von AJS im Nortonfahrwerk. Aber dafür fand keiner eine passende Abkürzung (evtl. AJStooooon!), die Palette lässt sich fortsetzen, genug davon. Wichtiger sollte es sein, die exakte Benennung der Produkte von Norton im Rennsport korrekt zu bezeichnen. Nicht nur, dass viele Rennsportanhänger, selbst Rennfahrer und noch schlimmer Autoren, in renommierten Fachmagazinen oder Bezeichnungen in Rennprogrammen die Typen bei Norton völlig falsch benennen. 1927 entwickelte Walter William Moore mit dem CS1 den ersten Königswellenmotor und stellte diesen für Norton zum Nachbau zur Verfügung(!). 1929 wechselte Moore nach Deutschland zu NSU, er nahm seinen Motor und seinen Schwiegersohn Tom Bullus mit. Bei Norton arbeitete danach Arthur Caroll am Königswellenprojekt weiter. Aus diesem Motor entstand 1932 ein käufliches Modell für Kunden unter der Bezeichnung



Keine Triton gleicht der anderen



Selten findet man den AJS Spring-Twin-Motor als Paarung im Nortonrahmen

„International“; das war die Geburtsstunde der Legende „Inter“. Die Motoren (respektive Maschinen) wurden unter den Bezeichnungen Mod. 40 für die 350er und Mod. 30 für die 500er ausgeliefert. Nach verschiedenen Modifikationen tauchte 1935 erstmalig nur werksintern die „Spezifikation Manx“ auf, diese Maschinen waren in Rennausführung für den Manx-GP mit der offiziellen Bezeichnung „Racing Inter“ bestimmt. Carroll entwarf gemeinsam mit Rennleiter Joe Craig im Laufe der Entwicklungsstufen am Motor auch den DOHC-Zylinderkopf für beide Hubraumvarianten.

Ab 1937 erhielten die für den Manx-GP bestellten Maschinen werksintern eine Lagerkarte mit der Aufschrift „Manx“. Jene besagte, dass diese Inter in der Rennversion ausgeliefert werden sollte und somit den Rennkit, dieser konnte für die

nen der Zusatz „Manx“. Die Väter des „featherbed“ waren die Brüder Cromie und Rex McCandless; sie arbeiteten unter Rennleiter Joe Craig in der Racingfactory bei Norton, wobei Rex seine Erfahrungen als erfolgreicher Racer dabei sehr hilfreich waren. Die Entwicklung wurde noch bis 1962 fortgesetzt, dann war, zumindest für die Werksrenner, die Leistungsgrenze gegenüber den italienischen Vierzylindern erreicht, und die Rennabteilung schloss 1963 ihre Pforten. Nicht für umsonst existierte der berühmte Beiname „The Unapproachable“, die Unnahbare.

Es wird wohl nicht überraschen, dass man dann den modifizierten Rahmen, natürlich auch mit der verlängerten Roadholder bestückt, in Serienmodellen wiederfand, wie z. B. in der Dominator. Die Freunde der Cafe Racer hatten somit eine tolle Ausgangsbasis für ihre Twins

ter brachte er die bessere und leistungsgesteigerte Tiger 100 auf den Markt. T 100, weil zu jener Zeit die Neuschöpfungen auf der Brooklandsbahn getestet wurden und das Modell mit einem top Speed von 100 mph gemessen wurde. Nach dem 2. Weltkrieg ging die Entwicklung im neuen Werk in Meriden sprunghaft weiter. Es folgten die T 110, daraus unterdessen die auch schon zur Legende gewordene „Bonni“. Die Bonneville verfügte im Gegensatz zur Tiger über zwei Amal-Vergaser und hatte einen 650-cm³-Motor. Aus deren Weiterentwicklung T 120 entstand die Rekordmaschine, mit ihr wurden unter Johnny Allen 1955 auf den Salt Flates in Utah die berühmten Weltrekorde (214,5 mph = 345 km/h) gefahren, daher die Bezeichnung Bonneville. Von 1959 bis 1973 wurde die T 120 mit 750-cm³-Motor entwickelt, größter Erfolg war 1960 im Serienmaschinenrennen die 100-Meilen-Runde auf der Isle of Man. Es folgte die T 140, verschiedene Sondermodelle wie die „Silverjubilee“ und Ende der 60er die T 150 Trident mit Dreizylindermotor.

Im nächsten Bericht wird erzählt, wie man sich in der damaligen DDR solch einen Traum erfüllte.



Eine Norbsa, der BSA-Motor im Nortonfahrwerk

frühen „Inter“ zum Aufpreis von 5 Pfund Sterling erworben werden, während der Montage erhielt. 1937 entstand somit die erste unkorrekte Bezeichnung für diese Maschinen. Erst mit dem Neuanlauf der Produktion 1947 wurden die Clubman-Rennausführungen als „Manx“, aber noch im Garden Gate Rahmen und mit Telegabel ausgeliefert. Als 1950 der sensationelle Federbettrahmen für die Werksrenner entwickelt wurde, galt für die reguläre Bezeichnung der Rennmaschi-

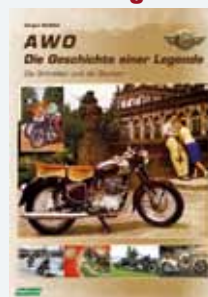
anderer britischer Fabrikate, welche sie für besser als jene aus dem Haus Norton hielten.

Die berühmteste Paarung, die „Triton“, soll etwas näher beleuchtet werden. Edward Turner, der begabte Konstrukteur bei Triumph in Coventry, überraschte mit seiner sensationellen „Speed Twin“ 1937 die Fachwelt. Noch heute behaupten Fachleute, die Speed Twin war das erste Superbike der Welt, wobei solche Aussagen stets diskussionswürdig sind. Ein Jahr spä-

NEU im Shop

Buch

AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info