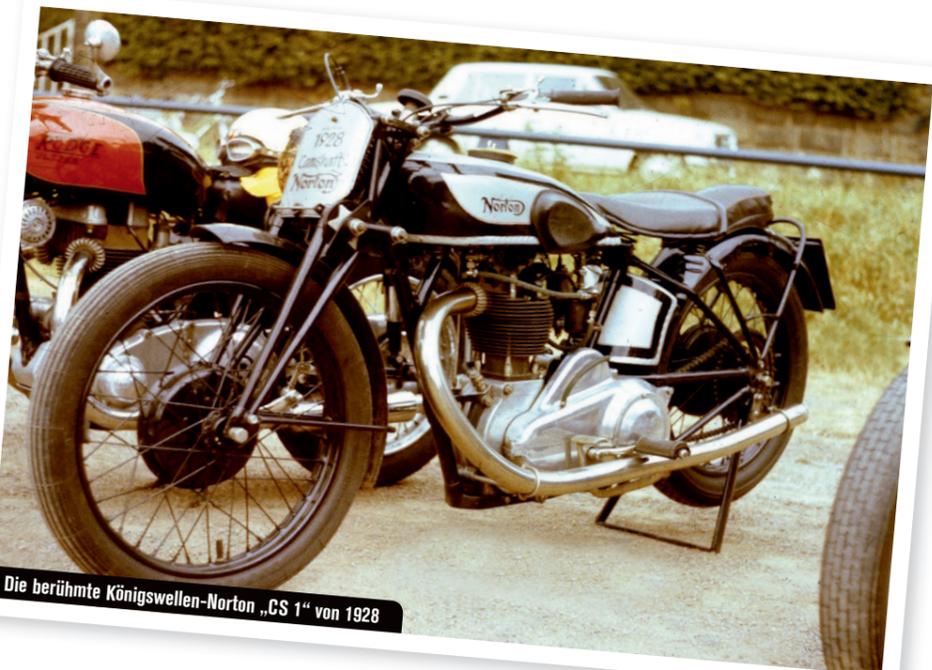


# Die „Commando“ war bei Norton einer der letzten Meilensteine (Teil 1) Text | Fotos: Jürgen Kießlich

1898 wurde in Wolverhampton die Firma Manufacturing Co. von James Lansdowne „Pa“ Norton gegründet. Danach erfolgte der Umzug der Firma in die Bracebridge Street in Birmingham.

Als 1907 erstmalig auf der Isle of Man, das später so äußerst berühmt gewordene Rennen „Tourist Trophy (TT)“, ausgetragen wurde, konnte noch niemand ahnen, dass diese Veranstaltung zu einem Meilenstein im Internationalen Rennsport werden sollte. In der Klasse der Zweizylinder siegte „Rem“ Fowler auf einer Norton.



Die berühmte Königswellen-Norton „CS 1“ von 1928

Um der Wahrheit zu Recht zu verhelfen, sollte betont werden, dass „Pa“ Lansdowne noch keine Motoren fertigte und sein Fahrgestell mit französischen Motoren von Peugeot bestückte. Daraufhin baute der Nortonchef seinen ersten Motor, einen Einzylinder mit 4 PS Leistung, den „Big Four“. 1912 startete er selbst bei der TT mit seinem neuen 490-cm<sup>3</sup>-Modell, dem Vorläufer der berühmten H16. 1922 wurden mit dem ersten Prototyp eines ohc-Norton-Motors auf der Brooklandbahn Geschwindigkeitsweltrekorde erzielt. Von 1924 bis 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, der NSU-„SS“-Motor lässt grüßen, aber mit metrischem Gewinde. Bei Norton arbeitete danach Arthur Caroll am Königswellenprojekt weiter. Aus diesem Motor entstand 1932 ein käufliches Modell für Kunden unter der Bezeichnung „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. Caroll entwarf gemeinsam mit Rennleiter Joe Craig im Laufe der Entwicklungsstufen am Motor auch einen 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 den Rennkit während der Montage erhielt. 1937 entstand somit erstmalig die werksinterne Bezeichnung für diese Maschinen. Erst mit dem Neuanlauf der Produktion 1947 wurden die Clubman-Rennausführungen als „Manx“, aber noch im Gardengate-Rahmen und mit Telegabel, ausgeliefert. Als 1950 der sensationelle Federbetrah-



Das Nachkriegsmodell „ES2“ individuell leicht verändert



Die „ES2“ von 1956 im Musterzustand



„Dominator Modell 88“ von 1954

men für die Werksrenner entwickelt wurde, galt für die reguläre Bezeichnung der Rennmaschinen offiziell der Zusatz „Manx“. Die Väter des „Featherbed“ waren die Brüder Cromie und Rex McCandless; sie arbeiteten unter Rennleiter Joe Craig. Parallel dazu wurde seit etwa 1930 mit der ES 2 ein relativ „zivi-



Ex-Rennfahrer E. Aurich auf der „Domi“ von 1956

ler“ Einzylinder geschaffen. Noch vor dem Krieg war die Maschine mit einer Hinterradschwinge ausgestattet, um danach für das Vorderrad eine Telegabel zu erhalten. Modifikationen folgten laufend bis zum Ende der Produktion des Modells Anfang der Sechziger.



Die „Ur“-Commando „Fastback“ 750 von 1967

Als Bert Hopwood 1949 den 500-cm<sup>3</sup>-Gleichläufer-Parallel-Twin entwickelte, war er der Begründer einer Reihe von weiteren Zweizylinder-Modellen. Es folgte die Geburtsstunde der „Dominator“. Zuerst (1949 mit 500 cm<sup>3</sup>) wurde das Modell 7, die „Plunger“, mit einem Starrrahmen angeboten, danach mit dem Gardengate über Geradweg Hinterradfederung bis zum Federbett Modell. 1952 folgte das Modell 88 mit dem „Federbett-Rahmen“. Speziell für den amerikanischen Markt kam ab 1954 das Modell 99 mit dem 600er-Motor, das auch im normalen Vollschwingen Rahmen, welcher die Plunger abgelöst hatte, als Modell 77 verkauft wurde. 1960 wurde das Federbettfahrwerk der Straßenmodelle verändert, der Rahmen wurde an den Oberrohren im Sattelbereich enger geführt. Die Typen wurden zur Unterscheidung als Slimline- und Wideline-Featherbed bezeichnet. Die etwas sportlicheren Modelle der 500er und 600er erhielten die Bezeichnungen 88SS und 99SS. Für den amerikanischen Markt wurde die 650er „Manxman“ mit Einzelvergaser entwickelt.

Die Typen wurden zur Unterscheidung als Slimline- und Wideline-Featherbed bezeichnet. Die etwas sportlicheren Modelle der 500er und 600er erhielten die Bezeichnungen 88SS und 99SS. Für den amerikanischen Markt wurde die 650er „Manxman“ mit Einzelvergaser entwickelt.

Das Schwestermodell für Europa wurde als 650SS „Dominator“ mit getuntem Motor ausgeliefert. 1962 erschien, auch wieder nur für den US Markt, das Modell „Atlas“, es hatte im Prinzip den auf knapp 750 cm<sup>3</sup> aufgebohrten Motor der „Dominator“. Trotz Hubraumaufstockung mit derselben Nennleistung von 49 PS wie die 650SS, allerdings bei 6.200/min. Ab 1964 stand die Atlas auch den europäischen Kunden zur Verfügung. Aufgrund ihrer Unart, den starken Vibrationen, war ihr keine lange „Marktzeit“ gewährt. Dieser Umstand war die Geburtsstunde einer Neuentwicklung, der „Commando“. Die Überraschung gab es 1967 anlässlich der Earls Court Show in London. Das neueste Kind von Norton-Villiers, erst 1966 übernahm Denis Poore die AMC Gruppe, verfügte über ein total verändertes Design und einen extra entwickelten Zentralrohrrahmen. Der erste Anblick war allerdings gewöhnungsbedürftig. Tank und Büffel waren silbern lackiert, der Tank trug zwei kräftige, grüne Embleme, und die Sitzbank – war im leuchtenden Orange gehalten!!! Tests mit einem DOHC-Motor, man hatte das antiquierte Versuchsmodell P 10 aus der „Mottenkiste“ geholt, zeigten keine guten Ergebnisse, so dass man auf den Motor der Atlas zurückgriff. Damit waren aber wieder die gefürchteten Vibrationen zum Tragen gekommen. Die Fahrgestelle litten unter katastrophalen Problemen mit vielen Rahmenbrüchen im oberen Bereich, durch das Einschweißen eines zusätzlichen Versteifungsrohres unterhalb des Zentralrohrs konnten diese Mängel gemindert werden. Die Rahmen der Commando wurden bei der Aufnahme in die Serie nicht von dem langjährigen Lieferanten der Featherbed Fahrgestelle Reynolds hergestellt, sondern vom italienischen Hersteller Verlicchi. Später ging der Auftrag an Reynolds zurück. Um dem Paralleltwin-Gleichläufer im neuen Modell Manieren beizubringen, lautete des Konzept: „Isolastic“ – Aufhängung des Motors im neuen Fahrwerk. Die gesamte Antriebseinheit, die Zylinder dabei leicht nach vorn geneigt, wurde in einem Hilfsrahmen im eigentlichen, tragenden Rahmen elastisch gelagert. Diese Idee stammte von Bernhard Hooper, einem Mitarbeiter von Dr. Bauer. *Fortsetzung folgt!*

## Bücher

### AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

### DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

### MADE IN ZSCHOPAU Motorräder mit Herz



22,50 Euro

### Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

Bestellung unter  
www.top-speed.info