

# Und wieder einmal die „Norton Manx“

... aber nicht alltäglich – Teil 1 Text | Fotos: Jürgen Kießlich

# Norton

*Über Norton im Allgemeinen und auch im Besonderen, wenn es um die „Manx“ geht, wurde ja schon so viel geschrieben (siehe TS 03/2012). Norton ist wohl die Marke mit der längsten und ältesten Motorradrennsport-Historie überhaupt, zumindest bis in die Mitte der 50er-Jahre. Darüber haben sich die namhaftesten Fachautoren der gesamten Welt schon die Finger wundgeschrieben. Umso verwunderlicher ist es aber, wenn man in die Welt der elektronischen Informationsquellen abtaucht und da in sehr populären Fachdateien erstaunliche Fehler findet.*

*Deshalb einen kleinen geschichtlichen Rückblick in dieses hochinteressante Fachgebiet und dann einen Report über das wohl seltenste Norton Manx-Produkt – die „Norton Mini-Manx 250 cm<sup>3</sup>“.*



Werkrennmaschine mit Garden Gate und Plunger Geradwegfederung von 1947

Als „Pa“ James Lansdowne Norton 1898 in Birmingham in der Bradford Street die Norton Manufacturing Company gründete, war es die Geburtsstunde einer Ära. Vorerst wurden Ersatzteile für Fahrräder hergestellt. 1902 begann man kleine Velos mit französischen Clement- und Peugeot-Motoren zu fertigen. Der Norton-Chef selbst fuhr 1906 einige Bergrennen mit seinen Produkten. Als 1907 auf der Isle of Man, in der Irischen See, erstmalig die „Tourist Trophy“ ausgerichtet wird, ist J. L. Norton dabei und

setzt als Fahrer Rem Fowler auf die Zweizylindermaschine, welche einen Hubraum von 690 cm<sup>3</sup> hatte. Rem Fowler gewinnt in seiner Klasse und hat damit ein Signal für Norton gesetzt. 1908 wurden eigene Motoren entwickelt, Erfolge blieben vorerst aus, der Chef selbst fuhr einige Rennen auf der Insel.

Spätere Erfolge im Rennsport errangen die Fahrer D. R. O'Donovan, der neben seinen Rennambitionen auch noch ein hervorragender Konstrukteur war, und Jimmy Shaw. Der Durchbruch

wurde geschafft. Mit den „Brookland Special“ und „Brooklands Road Special“ werden nennenswerte Erfolge eingefahren, aber TT-Siege, die sehr werbeträchtig sind, blieben aus. 1924 wird Alec Bennet als Fahrer verpflichtet, und die ersehnte Wende auf der Insel ist gesichert. Er siegt mit der kopfgesteuerten Werksmaschine. Auch die Seitenwagenklasse gewinnt George Tucker auf Norton. 1925 erliegt der Firmengründer an Darmkrebs.

Als Konstrukteur kommt Walter William Moore in die Firma, er ist

der Vater der „CS 1“, einer Königswellen-ohc-Maschine. Fahrerpersönlichkeiten wie Jimmy Simpson, Jimmy Guthrie, Stanley Woods, der Ire Joe Craig und auch noch Alec Bennet fahren für die Firma Erfolge ein.

1929 wechselte Moore nach Deutschland zu NSU, er nahm seinen Motor und seinen Schwiegersohn Tom Bullus mit. Bei Norton arbeitete danach Arthur Carroll am Königswellenprojekt weiter. Aus diesem Motor entstand 1932 ein käufliches Modell für Kunden unter der Bezeichnung „Internat-



Norton Manx Modell 30 von 1954



Goodfrey Nash auf der letzten „Manx“ am Sachsenring 1970

tional", 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 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 frühen „Inter“ zum Aufpreis von 5 Pfund Sterling erworben werden, während der Montage erhielt. 1937 entstand somit die erste werksinterne 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 Rennmaschinen 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.

Der 28-jährige Duke siegt auf Anhieb mit der Neuentwicklung

1950 auf der TT. Diesem Triumph folgen in den nächsten beiden Jahren gleich zwei Doppelsiege am gleichen Ort. Neben Seriensiegen in der Weltmeisterschaft holt Duke für das Werk drei Titel in der WM. Duke kann trotz überragenden Fahrtalents das Leistungsminus des Einzylinders gegen die erstarkten Vierzylinder aus Italien nicht ausgleichen. Seinem Drängen auf Entwicklung eines Mehrzylindermotors bei Norton wird nicht stattgegeben. Er verlässt frustriert die Firma, um bei Gilera unter Vertrag zu gehen. Bei Norton versucht Ray Amm nun die Ehre zu retten. Auch er, ein begnadetes Fahrtalent, kann einige Platzierungen erringen, dabei auch drei TT-Siege, aber gegen die Paarung Gilera – Duke kann er keinen Titel erkämpfen.

Die Engländer Cyril Smith und Eric Oliver halten die Fahnen bei den Gespannen hoch und sichern dem Werk fünf Weltmeisterschaften. Viele Fahrer mit äußerst klangvollem Namen fahren rund um den Globus auf den Manx-Modellen zahlreiche Siege ein. Das letzte Modell, die Manx F Type, ein Prototyp mit liegendem Zylinder, existiert noch im Museum von Sammy Miller.

Natürlich gab es auch genügend Versuche mit den unterschiedlichsten Prototypen bis zu 4-Zylindermotoren. Auf keinen Fall dürfen die Renneinsätze mit den „Domiracern“ nicht unerwähnt bleiben.

Aber auch beim Motocross konnte man die Manx im Einsatz erleben. Der Rennfahrer Les Archer arbeitete gemeinsam mit den Experten Ron Hankins als Rahmenspezialist und Motortuner Ray Petty an einer Norton „MX“ für die WM im Motocross. Hierbei verwendeten sie den Doppel-

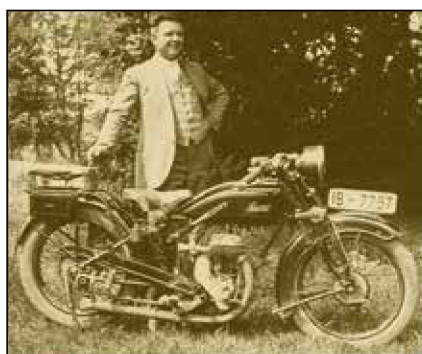


Einer dieser Eigenbau-Zwitter-Triton präsentiert von „Klacks“

nocken-Kurzhub-Motor in einem speziellen Hankins-Rahmen. Sie waren damit auf Anhieb erfolgreich und siegten 1956 bei den FIM European-Motocross-Championship der Klasse bis 500 cm<sup>3</sup>. Eine weitere Besonderheit war auch der Einsatz der Manx-Motoren bei Rennwagen in der Klasse F III bis 500 cm<sup>3</sup>. Mit den bis dahin verwendeten JAP-Motoren war die Leistungsgrenze erreicht und der zuverlässige Kurzhub-Motor der Manx wurde spezifiziert verwendet. Die marktächtigen Briten verkauften aber keine einzelnen Motoren, sondern nur komplette Rennmaschinen. Ergo standen relativ viele neue, komplette Fahrwerke herum. Das war die Gunst der Stunde für die Freunde der Caferacer (TS 08/2007). Die wilden Sixties am historischen „ACE“ in London oder noch besser am Kultlokal werden für immer ein spezielles Kapitel der Motorradgeschichte bleiben. Die Zeit der „Caferacer“ wurde eingeläutet, als in England der Motorrad-Umbauroom entstand. In die berühmten und bewährten Federbettfahrgerüste von Norton, besonders der Wideline Rahmen

der ehrwürdigen „Manx“-Rennmaschinen wurden überwiegend englische Twins transplantiert. Somit entstanden sie, die „Norvins“, die „Tribsas“, die „Noriels“ und ganz besonders die „Tritons“, um nur ein paar der Eigen- und Umbauten zu nennen. Ein Beispiel „Triton“ ist abgebildet (siehe auch TS 04/2012). Der Autor kopierte das komplette Manx-Fahrwerk und setzte den etwas „aufgepeppten“ „Tiger 100“-Motor von Triumph ein. Es begann die Zeit der Back Street Heroen am „ACE Cafe“. Man traf sich und führte die eigenen Kreationen vor. Es entstand ein ungeahnter Kult zu den Klängen der aktuellen Rock'nRoll-Idole. Es gab keine Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Beginn der 50er. Die Rocker und Ton-UP-Boys brannten mit ihren Caferacern ihre Spuren in den Asphalt um das „ACE“, die Bobbys sperrten dazu am Mad Sunday noch die Straßen.

Die ganz wilde Zeit war dann von 1958 bis 1965. Als 1962 die Geschwindigkeitsbegrenzung in England eingeführt wurde, kollabierte die Sache bald.



Kontakt:

Marcel Mäuser  
info@schuettoff-motorrad.de  
0151/17929892

Gerold Trautner  
gerold@schuettoff-ag.de  
0174/3096766

Hallo,  
nach langer Pause gibt es wieder ein Schüttoff Fahrer Treffen. Unser Anspruch ist es neben einer Ausfahrt, allen Teilnehmern einen guten Mix aus technischen Informationen, Neuen Erkenntnissen zur Firmengeschichte und natürlich ein paar gemütliche und entspannende Stunden zu bieten. Auch ein Besuch im Chemnitzer Fahrzeugmuseum ist geplant.

Unverbindliche Voranmeldungen sind ab jetzt möglich.

Eine Unterstützung der Ausstellung und Ideen bzw. Wünsche zur geplanten Veranstaltung sind uns sehr willkommen.

Wir sehen uns!

*Schüttoff*

*Fahrer Treffen  
Chemnitz  
01.09 - 03.09.2017*