



Die „Mini-Manx“, 2000 zur Arai 100



Detailsicht einer 250-ccm-Desmo-Manx

Und wieder einmal die „Norton Manx“

... aber nicht alltäglich die 250-cm³-Maschine – Teil 2 Text | Fotos: Jürgen Kießlich



Die Entwicklung wurde noch bis 1962 fortgesetzt, im Juli verkündete der AMC-Vorstand den Umzug von der Bracebridge Street nach Woolwich in London. Denn da war, zumindest für die Werksrenner, die Leistungsgrenze gegenüber den italienischen Vierzylindern erreicht und die Rennabteilung schloss 1963 ihre Pforten, bevor bis Januar des gleichen Jahres noch 42 Exemplare der Manx gefertigt wurden. 1966 kaufte Colin Seeley die noch verbliebenen Ersatzteile und Geräte der Fabrik, bevor er die Reste 1969 an die Firma von John Tickle veräußerte. Dieser übernahm den Namen Manx, als Norton die Motorradproduktion beendete, er stellte auch komplette Rennmaschinen her, die er Manx T5 (500) nannte.



Eine 250-ccm-Desmo-Manx

Nach dem Ende dieser Ära gab es genügend begnadete Techniker, welche sich weiter mit den legendären Modellen beschäftigten, Teile fertigten und Umbauten anboten. So auch der britische Rennfahrer Les Archer, er arbeitete mit dem Rahmenspezialisten Ron Hankins und dem Motoren-

tuner Ray Petty an erfolgreichen Entwicklungen verschiedener Manx-Varianten. Die Maschinen von „Mike the Bike“ wurden vom Norton-Spezi Bill Lacey konkurrenzfähig gehalten. Der Doppel-nockenwellen-Kurzhubmotor der Norton-Manx-Straßenrennmaschine hatte noch lange nicht sein Le-

ben „beendet“, noch heute entstehen neue Maschinen für den Einsatz in der Klassikszene weltweit für sündhafte Preise. Bereits vor einigen Jahren sorgte Brian Thomas, ein Ingenieur aus Neuseeland, für kein geringes Aufsehen. Er war einer der Schöpfer der „Norton Mini Manx“ mit 250 cm³ Hubraum. Mit Doug Hele arbeitete er jahrelang an desmodromisch gesteuerten Manx-Motoren im Werk. Auch an der Rakete Briten V1000 ist seine Handschrift zu erkennen. Bemerkenswert war die Fertigung einer Kleinserie von 10 Stück Norton Manx mit einem Hubraum von 250 cm³ in verkleinerter Ausführung im Maßstab 3:4. Das Meisterstück ist die exakt verkleinerte Kopie ihrer großen Schwester M30, welche er selbst konstruierte und fertigte. Der Motor leistet 34 PS bei 6.500 U/min, die dohc-Steuerung war für den Inge-

nieur eine Pflicht, die Königswelle treibt die zwei Nockenwellen für zwei Ventile. Das Bohrung/Hub-Verhältnis beträgt 70x64 mm. Der Motor ist mit einem Vergaser von 29,5 mm bestückt und die Zündung hat er mit Magnet belassen, den er auch maßstabgerecht verkleinert hat. Eine Mehrscheiben-Trockenkupplung ist für den Kraftschluss an das Sechsganggetriebe eingebaut. Das „Spielzeug“ bringt 108 kg auf die Waage und läuft im sechsten Gang 176 km/h. Selbst das komplette Fahrgestell ist die exakte Miniatur der großen Schwestern und wurde mit 17“-Rädern bestückt. Der Wideline-Rahmen, ursprünglich von Rex McCandless entwickelt, ist mit der kurzen Roadholdergabel und Girling-Federbeinen versehen. Die vordere Bremse in der Konusnabe wirkt als Duplex und hinten ist eine Trommelbremse eingesetzt.

Als Thomas die Maschine vorstellte, gab es sofort Bestellungen von Museen aus den USA und Japan für je ein Exemplar. Als der Auftrag sowie die Erprobung abgeschlossen waren, kam von Sammy Miller die Einladung zum Start zur Classic Centennial in Assen 1998 mit der Manx 250 cm³. Rod Coleman überzeugte im Fahreinsatz der besten Fahrer in der Classic-Szene mit der Entwicklung von Doug Hele und Brian Thomas, so dass der Chef der Veranstaltung, Ferry Brouwer, die Maschine sofort kaufte. Sein Traumexponat war auch im Jahre 2000 anlässlich der Arai 100 am Lausitzring zu bewundern. Nach dem Verkauf setzte der begnadete Techniker ein neues Zeichen und entwickelte für das „Baby“ eine desmodromische Ventilsteuerung. Bereits Mitte

Bryan Thomas verfügte über die Konstruktionsunterlagen des 1954er-Prototypen für den 500-cm³-Motor. Analog dieses Zylinderkopfes fertigte er einen für den 250er-Motor mit Königswelle, vier Nockenwellen und zwei Ventilen, diese werden über zwei Kipphebel und Tassenstößel betätigt. Der Motor kann sicher bis 12 000 U/min gedreht werden. Bei einem Classic-Rennen beim Pukekohe Park Raceway (Auckland/Neuseeland) unter fahrerisch starker Besetzung konnte das kleine Meisterwerk mit den originalen 500-cm³-Maschinen konkurrieren. Der begnadete Techniker hatte bereits neue Projekte auf der Basis Desmodromic Norton Manx auf Lager. Dabei eine 350er, kurzhubiger als das Original und



Die 250-ccm-Manx von Ian Telfer

der 80er-Jahre hatte er für seine 125-cm³-Honda-Rennmaschine einen Desmo-Kopf gebaut. Prinzipiell war das aber nichts Neues, schon 1949 experimentierte Doug Hele an einem 500er Desmo Motor bei Norton. Hele war, so würde man es heute nennen, der Entwicklungschef bei Norton, bis 1963 die Tore geschlossen wurden. Bei Norton wurde 1954 ein zwangsgesteuerter Prototyp konstruiert. 1957 entwickelte Hele für beide Modelle, M30 (500) und M40 (350), Zylinderköpfe mit Desmodromiksteuerung. 1959 startete Bob McIntyre in der Senior TT auf der 500er Desmo-Norton, die Konstruktion war noch nicht ausgereift und verschwand in der Schublade. In der privaten Sammlung von John Surtees befindet sich eine 350er Norton Desmo von früheren Versuchen, auf seine Anregung hin entwickelte Thomas Desmo-Motoren für 250-, 350- und 500-cm³-Norton-Motoren.

auch zwangsgesteuert mit Batteriezündung. Die Krönung sind die Arbeiten an einem Kurzhuber mit 500-cm³-Motor mit Bohrung und Hub von 96x94 mm sowie mit außenliegender Schwungschei-

be wie beim letzten Werksmotor von Norton. Also ist das Thema Norton noch lange nicht beendet und wir warten auf weitere Überraschungen. In den frühen Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, als es noch an ausreichend Maschinenmaterial auf den Rennstrecken mangelte, gab es relativ viele begnadete Techniker, welche sich mit Eigenkonstruktionen befassten. So auch der Konstrukteur Ian F. Telfer aus Middlesex, neben anderen Projekten baute er einen 350-cm³-Manx-Langhuber vom Ex-Rennfahrer Arthur Fenn auf quadratischen Hub und Bohrung von 68 mm bei 247 cm³ Hubraum um. 1954 wurde die Maschine in England unter dem Kürzel „IFT“ von John Surtees bei zwei Rennen zum Sieg gefahren. Telfer baute daraufhin weitere Motoren nach diesem Prinzip für bekannte Fahrer erfolgreich auch in britische Formelwagen ein. Nachdem die Maschine mehrfach die Besitzer gewechselt hatte, wurde diese nach 1976 wiederentdeckt und erneut von einem Mechaniker namens Nobby Clark (nicht mit dem berühmten Rhodesier zu verwechseln) restauriert. Die Optik der Maschine ist aus dem Baujahr der originalen Manx von 1953, allerdings mit dem Hubraum von 250 cm³, perfekt wiederhergestellt worden. Bei Bonhams kam sie für etwa 20.000 € unter den Hammer. Ein weiterer Brite, Ron Mead, fertigte etwa 1960 eine 250er-Manx für den Rennfahrer Henry Stanford, dieser fuhr die Maschine 1960 und 61 auf der TT in der Lightweight.

Eine ähnliche Maschine ist die „KT Spezial“, ihr Erbauer war Ken Taylor, er schuf den Motor zwischen 1959 und 1960 auf der Basis des Manx-Modells 40. Er baute den Motor auf 250 cm³ mit dohc-Steuerung und Doppelzündung um. Ansonsten war die Maschine ein bunter Mischling (siehe Bild). Der Rahmen entsprach dem typischen englischen Rahmen dieser Zeit, auch sehr gebräuchlich bei AMC für die Serienmodelle. Außer den Unterzügen unter dem Motor alles auf Einrohrkonstruktion und geschweißt ausgelegt. Eine Earles-Gabel wählte er für die Vorderradführung und Girling Federbeine zwischen Schwinge und oberen Rahmenrohren. Ein letztes Beispiel soll dem genialen Tuner Ray Petty gewidmet sein, welcher sich auch intensiv dem 250er-Manx-Motor erfolgreich gewidmet hat. Der „King of Brands Hatch“, Derek Minter, hat fünf seiner Meistertitel zwischen 1962 und '66 dem Tuninggeschick dieses Experten zu verdanken. Selbst fuhr er als erfolgreicher Ingenieur auch Rennen. Mit seinem 250er-Manx-Eigenbau belegte er auf der Man in der Lightweight bereits 1952 den achten Platz. 1953 wurde er am gleichen Ort Siebenter und 1954 Neunter. Daraufhin zog er sich vom aktiven Rennsport zurück und widmete sich der Entwicklung neuer Projekte noch intensiver. Somit entstanden fünf weitere Norton-Rennmaschinen mit 250 cm³ Hubraum und ständigen erneuten Modifikationen bis ins Detail. Sein letztes Unikat aus dieser Serie entwickelte er 1960 für John Bacon, es wurde für 22.000 \$ bei Bonhams angeboten.



250-ccm-Manx von Ken Taylor 1965