

NORTON

Der Weg an die Spitze

Der Name der Britischen Marke ist noch heute Synonym für Sportlichkeit und wer in der Szene kennt nicht zumindest die berühmte „Manx“, mit der sich Geoff Duke 1951/52 drei Weltmeistertitel holte.

Nachdem sie von den italienischen Mehrzylindern von der Weltspitze verdrängt worden war, blieb die relativ einfach aufgebaute Einzylindermaschine mit dem klingenden Namen in den Händen von Privatfahrern bis weit in die Sechzigerjahre hinein Stammgast auf allen Rennstrecken. Eine solch ausgeprägte Vormachtstellung wie ihre Vorgängerin in den Dreißigerjahren, als das Norton Werksteam die europäischen GP's nach Belieben dominierte, erreichte sie aber nie mehr.

Zwischen 1931 und 1937 gewannen die Renner aus der Birminghamer Bracebridge Street nicht weniger als 66 der 82 großen Rennen, womit die TT, die Dutch TT, sowie der Belgische, der Deutsche, der Schweizer und der Ulster GP gemeint sind. An zweiter Stelle kommt Velocette mit sechs, gefolgt von BMW mit vier und Rudge mit drei Siegen, wobei hier natürlich nur die von Norton beschickten 350er bzw. 500er Klassen gerechnet werden.

Wie es zu dieser totalen Norton-Dominanz kam, erzählt die folgende Geschichte.

Zum Auftakt gleich ein TT Sieg

Der Name Norton war seit je her eng mit der englischen Tourist Trophy verbunden, jenem Klassiker, der 1907 das erste Mal stattfand und bei dem die junge Marke gleich mit einem Rennsieg aufhorchen ließ. Norton hatte Anfang des Jahres bei einer Messe in Birmingham seine neuen Modelle mit V-Zweizylindermotoren von Peugeot vorgestellt, die aus 671 ccm etwa fünf PS herausholten und mit Schnüffelventilen und Handschmierung ganz der Bauart der damaligen Zeit entsprachen. Getriebe gab es keines, das Hinterrad war durch einen Riemen direkt mit der Kurbelwelle verbunden und es war eine Tretkurbel montiert, die der Fahrer zum Starten oder zum Mitreten bei starken Steigungen benötigte. Bei dieser Gelegenheit kam H. Rembrandt Fowler, ein örtlicher Enthusiast, der ein geeignetes Motorrad für seine Teilnahme an der TT suchte, mit James Lansdowne Norton ins Gespräch. Fowler kaufte die Maschine und Norton sagte zu, ihn während des Rennens zu betreuen.

Das Rennen auf dem 25 km langen St. John's Kurs führte über staubige und mit Schlaglöchern übersäte Landstraßen und war sicher keine Spazierfahrt für Fowler. Er hatte mit Kerzenproblemen zu kämpfen, musste den Antriebsriemen wechseln und kam dann auch noch wegen einer Reifenpanne zu Sturz. Er wollte schon aufgeben, als er von einem Zuschauer erfuhr, dass er mit einer halben Stunde Vorsprung vor seinem Verfolger Billy Wells auf Vindec in Führung lag. Der Reifen wurde also geflickt und Fowler legte daraufhin mit 69,1 km/h Schnitt die schnellste Runde des Rennens hin. Immer wenn er an Start und Ziel vorbeibrauste, mahnte ihn ein wild gestikulierender „Pa“ Norton zum regelmäßigen Gebrauch der Ölpumpe. Das Ziel sah er schließlich als Sieger der Zweizylinderklasse, bzw. als dritter in der Gesamtwertung hinter den Einzylindern von Charlie Collier (Matchless) und Jack Marshall (Triumph). Die vielen Probleme während der Fahrt hatten ihn so weit zurückgeworfen, dass er trotz Rekordrunde erst 13 Minuten nach Collier eingelaufen war.

Norton Motorräder beteiligten sich von nun an regelmäßig an der TT, wenn auch mit deutlich geringerem Erfolg als bei ihrem Debut. In den Jahren 1909, 1911 und 1912 versuchte Firmengründer James Norton selbst sein Glück im Sattel der neu entwickelten Maschinen mit eigenen seitengesteuerten Motoren, wie sie ab 1908 erhältlich waren, musste aber jedes mal aufgeben.

„Pa Norton“ befand sich überhaupt in einem schlechten gesundheitlichen Zustand und musste immer wieder für längere Zeit der Firma fernbleiben. Zudem war er ein ausgesprochener Perfektionist, der, wenn es um Verbesserungen ging auch die ganze Produktion stoppen ließ, um diese auf der Stelle umzusetzen. So schlitterte seine Firma nach und nach in die roten Zahlen und wurde 1913 vom Industriellen Robert T. Shelley aufgekauft. Das Unternehmen wurde in Norton Motors Limited umbenannt und zog in die Bracebridge Street um, eine Adresse, die durch die Erfolge der Norton Rennmaschinen später weltberühmt werden sollte.

Mit O'Donovan auf die Brooklandsbahn

Mit der Übernahme kam Bob Shelley's Schwager, der Tuner und Rennfahrer D.R.O'Donovan zu Norton, der zur treibenden Kraft hinter dem erfolgreichen Engagement der Firma auf der Brooklandsbahn werden sollte. Unter seiner Leitung wurden die Rennmodelle BS (Brooklands Special) und BRS (Brooklands Road Special) entwickelt, die man mit einem Zertifikat auslieferte, das ihnen eine

Höchstgeschwindigkeit von 121 km/h (75 Meilen), bzw. 113 km/h (70 Meilen) bescheinigte. O' Donovan selbst hielt damals den Geschwindigkeits-Weltrekord über den Kilometer mit fliegendem Start für die 500er Klasse mit 130 km/h. Die BS und BRS-Motoren testete er allesamt in Brooklands, wo in seiner Werkstatt ein eigenes Fahrgestell bereitstand, in das die Motoren nach der Reihe eingebaut und auf die Strecke geschickt wurden.

1915, als ein schweizer Motosacoche-Fahrer seinen 500er Rekord eingestellte, legte O'Donovan noch ein Schäuflin nach und jagte „Old Miracle“ zwei Wochen später mit 133,39 km/h durch die Zeitnehmung, eine wirklich atemberaubende Geschwindigkeit für einen getriebelosen, seitengesteuerten Einzylinder.

Zur TT 1920 erhielten die Werksmaschinen dann das längst überfällige Dreiganggetriebe von Sturmey Archer samt Kettenantrieb und eine kugelgelagerte Kurbelwelle. Als Fahrer wurden Graham Walker, Douggie Brown und Victor Horsman ins Rennen geschickt, insgesamt waren vierzehn Nortons am Start. Walker, der im Training in den Bergen mit einem Schaf zusammengestoßen war, erreichte nur Platz 13, während Douggie Brown zehn Sekunden hinter der siegreichen Sunbeam Longstroke von Tommy de la Hay immerhin auf den zweiten Platz kam. Die Plätze 4, 7, 8 und 10 wurden von Privatfahrern belegt und Rennleiter O'Donovan konnte mit diesem eindrucksvollen Beweis der Zuverlässigkeit seiner Motorräder zufrieden sein.

Weniger berauschend waren die Ergebnisse im Jahr darauf: Die beste Norton erreichte bei der TT nur Platz sechs. Den Sieg hatte eine obengesteuerte 350er AJS davongetragen. Dass Norton zuverlässige Maschinen baute, zeigte sich aber wieder, als am 2. Juli 1921 beim 500 Meilen-Rennen in Brooklands Victor Horsman den Sieg in der 500er Klasse davontrug. Sein Schnitt betrug dabei 100,26 km/h, er hatte sein Motorrad also acht Stunden lang mit Vollgas über die holprige Betonstrecke gescheucht! Im August konnte Norton-Werksfahrer Hubert Hassall den 500er-Lauf beim erstmals ausgetragenen GP von Belgien siegreich beenden. Sonst gibt es keine wirklichen Heldentaten zu berichten.

Ein ohv-Motor entsteht

Anfang der Zwanziger Jahre schienen die Tage der Seitenventiler im Rennsport gezählt zu sein, denn den großen Nachteil der ohv-Motoren, ihre mangelnde Zuverlässigkeit, bekamen die Techniker immer besser in den Griff. Einen eindrucksvollen Beweis für deren Leistungsfähigkeit hatte ja der TT-Sieg der „kleinen“ AJS in der Seniorsklasse geliefert.

Es musste also auch bei Norton ein obengesteuerter Motor her. Schon 1917 hatte James Norton in einem Artikel die Vorteile einer ohv Konstruktion beim volumetrischen und thermischen Wirkungsgrad und die Bedeutung der optimalen Gestaltung von Brennraum und Kanälen zum Erreichen einer guten Motorfüllung dargelegt und so entstand für die nächste Saison ein brandneuer Motor.

Im März 1922 war es endlich soweit und O'Donovan rollte die neue ohv-Maschine für seinen Fahrer Rex Judd aus der Werkstatt, der sich damit auf die Jagd nach dem Kilometer-, bzw. Meilenrekord in der Halbliterklasse machte. Der Motor mit 79 mm Bohrung und 100 mm Hub und seinen weit auseinander gerückten Stoßstangen basierte weitgehend auf dem bekannten Seitenventiler des Modells 16H. Mit ihm erreichte Rex Judd eine Spitzengeschwindigkeit von 157,8 km/h und konnte damit die Bestmarke von George Dance's Sunbeam-Prototyp übertreffen. Über den

Kilometer wurde er mit 144,78 km/h und über die Meile mit 142,31 km/h gezeitet, was einen recht ordentlichen Einstand für die neue Konstruktion bedeutete.

Bei der TT lief es aber leider weniger gut für Norton, denn es war nur eine der neuen ohv-Maschinen fertig geworden und die fiel in der letzten Runde aus - sehr zur Erleichterung von Ralph Cawthorne, der zwar an siebenter Stelle rangierte, aber über schlechte Straßenlage und starke Vibrationen klagte. Graham Walker, der ein seitengesteuertes Modell fuhr, kam immerhin auf Platz fünf.

Also fasste man als nächstes den Französischen Grand Prix ins Auge, der am Mittwoch, den 14. Juli in der Nähe von Strasbourg stattfinden sollte und der damals eine der bedeutendsten Motorsportveranstaltungen auf dem Festland war. Der Kurs war 13 Kilometer lang und der über eine Distanz von 400 Kilometer gehende 500er Lauf startete um acht Uhr morgens. Mit Hubert Hassall, Jimmy Shaw, Billy Hollowell und Graham Walker waren vier Nortonfahrer am Start, allesamt auf ohv-Maschinen. Pa Norton höchstpersönlich war mit Gattin Sarah auf seinem Big Four Gespann angereist, um das Rennen zu sehen und er war auch zur Stelle, als der Führende Hassall an die Box kam und über Probleme mit dem hinteren Radlager klagte. Pa Norton sprang auf, rannte zu seinem Gespann und baute das Hinterrad aus, das dann in den Rahmen der Rennmaschine wanderte. So konnte sich Hassall wenigstens noch den zweiten Platz hinter Alec Bennett auf Sunbeam sichern. Die schnellste Runde des Rennens mit 110,5 km/h ging ebenfalls auf seine Rechnung.

Beim völlig verregneten Belgischen GP, der mehr als fünf Stunden dauerte und von Alec Jackson auf Sunbeam gewonnen wurde, belegte Hassall den dritten Platz.

Für den Ulster GP wollte man sich dann besser vorbereiten und schickte mehr als zehn Tage vor dem Rennen Rennleiter Graham Walker und Hubert Hassall zum Trainieren nach Nordirland. Das Rennen wurde ein voller Erfolg für Norton, denn Hassall gewann nicht nur den 500er Lauf, sondern war auch der erste Fahrer, der ein Straßenrennen mit einem Schnitt von über 60 Meilen (96,6 km/h) gewann.

Auch auf der Brooklandsbahn gab es zu Saisonende noch einen schönen Erfolg, als Victor Horsman bei der BMCRC (British Motorcycle Racing Club) Meisterschaft in der 500er Klasse mit 131,18 km/h Schnitt den ersten Platz belegte.

Bis zum Ende des Jahres, als das neue Model 18 bei Messen in Paris und London offiziell vorgestellt wurde, waren noch keine zehn obengesteuerten Maschinen entstanden. Ihre Fahrgestelle unterschieden sich bis auf das gekröpfte untere Tankrohr (um dem Zylinderkopf Platz zu schaffen) und dem kleineren Tank kaum von denen der sv-Modelle. Die Pleuelschaft mit Erleichterungsbohrungen versehen und die Kolben waren aus Leichtmetall, damals noch ein absolutes Novum und vor allem Rennmaschinen vorbehalten. An den Stoßstangen waren Schraubenfedern befestigt, die mithilfe der Rollenschlepphebel an den Nocken zu halten - „scharfen“ Nocken, versteht sich. Die Motorschmierung erfolgte weiter mittels Handpumpe. Wegen ihres relativ hohen Preises und der Tatsache, dass die viel günstigere Seitengesteuerte einen hervorragenden Ruf als Sportmaschine besaß, blieb die Nachfrage weiterhin gering. Die meisten ohv-Modelle gingen in die Hände von Rennfahrern.

Für 1923 waren die Werksmaschinen weiter verbessert worden. Sie waren teilweise mit Zentralfedergabeln von Webb ausgerüstet und die Schmierung übernahmen nun Ölpumpen von Best & Loyd, die Öl ins Steuergehäuse pumpten, während die händische Zusatzschmierung direkt das Pleuelhaus versorgte. Trotzdem gab es nur einen einzigen bedeutenden Sieg, als Joe Craig mit einer privat getunten Norton sein Heimrennen, den Ulster GP gewann. Er verbrachte damals jede freie Minute in seiner Werkstatt in Ballymena, um seine Maschine zuverlässiger und schneller zu machen. Bei der TT im Juni war die beste Norton von einer kopfgesteuerte Douglas

mit Tom Sheard im Sattel auf den zweiten Platz verwiesen worden. Da spendete auch der Mannschaftspreis in der Seniorklasse wenig Trost oder die Ränge zwei und drei in der Beiwagenklasse, die durch die neuen 588 ccm Modellen (mit 120 mm Hub) errungen wurden. Dafür ließen Dan O'Donovan und Bert Denly in Brooklands die Rekorde purzeln und am Ende des Jahres hielt Norton so ziemlich alle Bestmarken. Denly holte auch den Sieg im 200-Meilenrennen von Brooklands mit knapp 125 km/h Schnitt und in Italien steuerten beim Grand Prix der Nationen in Monza Edoardo Self und Achille Varzi ihre Nortons auf die Plätze zwei und fünf.

TT Siege 1924 und 1926

1924 war dagegen wieder ein richtiges Norton-Jahr. Dank großzügiger Unterstützung der Ölfirma Castrol konnte Alec Bennett als Werksfahrer verpflichtet werden und der siegte auch gleich bei drei großen Rennen, nämlich dem Französischen und dem Belgischen Grand Prix und - was am allerwichtigsten war - bei der TT. Dieser erste TT-Sieg seit Rem Fowlers Erfolg im Jahre 1907 war dann sozusagen der Startschuss für eine beispiellose Erfolgsserie auf der Insel, bei der die Marke bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges insgesamt sechzehn Siege in den Klassen 350 und 500 einfahren sollte. In den Dreißigerjahren kamen neben unzähligen GP-Siegen auch noch zehn Europameistertitel dazu. Aber zurück ins Jahr 1924: Neben Bennett's Triumph bei den 500er konnte man sich auch noch über einen Sieg in der Beiwagenklasse freuen, wo George Tucker auf einem 588 ccm Gespann das Rennen für sich entschied. Als Passagier im Boot hatte er einen Mann, der für die Firma noch eine interessante Rolle spielen sollte: Walter William Moore. Er war im März von Douglas in Bristol zu Norton gekommen. Als Rennleiter hatte er die Aufgabe, die Maschinen für die TT vorzubereiten. Die auffälligste Änderung war der Wechsel von der Klotzbremse zu einer großen Trommelbremse mit 210 mm Durchmesser am Hinterrad. Vorne wuchs der Trommeldurchmesser auf 140 mm. Tucker, ein eingefleischter Beiwagenpilot taucht 1924 auch noch einmal in den Siegerlisten auf: Beim 200-Meilenrennen von Brooklands fuhr er in der 600er Gespannklasse auf den ersten Platz und sein Markengefährte R.T.Grogan war bei den 500er Solomaschinen erfolgreich. Joe Craig konnte seinen Vorjahressieg in Ulster wiederholen und in Italien fuhr die spätere Rennsportlegende Tazio Nuvolari ein Model 18 zu mehreren schönen Erfolgen. Sein Landsmann Achille Varzi hatte im Mai bereits die 500er Klasse beim GP von Spanien auf einer Norton gewonnen.

Im Jahr darauf gab es keine Sensationen, obwohl Moore den Motor kontinuierlich weiterentwickelt hatte. Das Steuergehäuse war nach unten verlängert worden und dort versah jetzt eine doppelt wirkende Kolbenpumpe ihren Dienst. Die Trockensumpfschmierung verbesserte die Haltbarkeit des Motors und so stieg auch das Drehzahl-niveau weiter an. Die Hoffnung auf eine Wiederholung des vorjährigen TT-Sieges schienen berechtigt, doch es sollte bei einigen sehr guten Rundenzeiten bleiben. Im Rennen erreichte Bennett nach einem Ausrutscher bei Governour's Bridge wegen einer völlig verbogenen Fußrastenanlage nur Platz drei und Craig, der inzwischen zum Team gehörte, blieb in der dritten Runde beim 13rd milestone mit einem gebrochenen Pleuel liegen. Er holte sich dafür in Ulster seinen dritten Sieg in Folge und Bennett gewann in Belgien. Auch in Brooklands gab es wieder Erfolge, als beim 200-Meilenrennen L.P.Driscoll und Chris Staniland in den Klassen 500, bzw. Beiwagen 600 auf dem Siegerpodest standen. Craig, der ja ein hervorragender Tuner war, hatte es sich übrigens auch als Teammitglied nicht verkneifen können, an seiner Maschine diverse Verbesserungen nach seinem eigenen Geschmack

vorzunehmen. Mehr als einmal gab es aus diesem Grund Konflikte mit Moore, der solche Modifikationen nicht duldeten sofern sie nicht mit ihm persönlich abgesprochen waren.

Für 1926 wurde Stanley Woods ins Team geholt, der schon mit siebzehn seine erste TT bestritten und ein Jahr später den ersten Platz geholt hatte. Mit Norton sollte der talentierte und sehr ehrgeizige Woods als Fahrer ganz nach oben kommen und bei allen großen Rennen auf dem Kontinent starten, bzw. siegen. Zum Einstand fuhr der Neue im Bracebridge Street Team gleich einmal aufs Siebertreppchen bei der Senior TT. Sein Durchschnitt betrug dabei 108,7 km/h. Bennett konnte noch einen Sieg beim Französischen GP holen, aber das war's dann schon für dieses Jahr.

Die Werksmaschinen hatten zwar einen vergrößerten Tank erhalten, mit zwei separaten Hälften, die über dem oberen Rahmenrohr zusammengefügt wurden und das Fahrwerk wurde durch den Anbau einer Webb-Extraheavy-Gabel und großer Enfield-Bremstrommeln weiter verbessert, andere Details waren dagegen nicht mehr am letzten Stand: Offener Rahmen mit hängendem Getriebe und vor allem der Stoßstangenmotor mit dem vorne liegenden Zündmagneten. Im Vergleich zu Norton hatte der Motor der Velocette K, die im gleichen Jahr überlegen die Junior TT gewonnen hatte (107 km/h Schnitt), bereits ein viel moderneres Layout. Auch ein Blick nach Brooklands ist in diesem Zusammenhang interessant: Bert Denly's Siegerschnitt bei der BMCRC-Meisterschaft auf einem Model 18 war mit 153,8 km/h nur wenig schneller als die 151,2 km/h von Dougal Marchant's 350er Königswellen Chater-Lea. Marchant hatte 1925 den Geschwindigkeitsrekord für die 350er Klasse auf über 100 Meilen (161 km/h) geschraubt, ein Wert, den bis dato keine 500er Norton je erreicht hatte. In der Bracebridge Street schrillten also die Alarmglocken - und man reagierte prompt!

Walter William Moore's „CS1“ Königswellenmotor

Walter William Moore hatte sich bereits mit der Möglichkeit eines Nockenwellenantriebs über eine Königswelle beschäftigt und in seiner Freizeit entsprechende Konstruktionszeichnungen angefertigt. Als man nun bei Norton entschied, in Zukunft auch auf einen ohc-Motor zu setzen, konnte Moore bereits mit fertigen Zeichnungen aufwarten, die zusammen mit vorhandenen oder leicht modifizierten Bauteilen des ohv-Rennmodells, wie Kurbelwelle, Zylinder und Kopf, die neue Antriebseinheit ergaben. Auf diese Weise entstand ein sehr glattflächiger und formschöner Motor, der im Bereich des Motorgehäuses mit seiner linksliegenden Steuerkette und der Anordnung von Kegelrädern und Ölpumpe mehr an Val Page's JAP-dohc Konstruktion aus dem Jahre 1921 oder an Marchant's Chater-Lea erinnerte als an die angesprochene Velocette K, die wohl mehr Auslöser als Vorbild war. Die Gestaltung der Kipphebel und des Nockenwellengehäuses legen hingegen einen Vergleich mit dem erfolglosen Sunbeam ohc-Motor von 1925 nahe, der wegen seiner auffälligen mechanischen Geräusche von den Mitarbeitern im Werk „The Crocodile“ genannt wurde. Walter William Moore's Schöpfung war wohl auch nicht zu überhören, denn sie wurde vom Team mit dem Spitznamen „Clanker“ bedacht. Die Konstrukteure beider Motoren hatten Probleme, bei ihrer Suche nach Leistung die Steuerzeiten in den Griff zu kriegen und beide Konstruktionen wurden letztendlich verworfen: Sunbeam kehrte zum Stoßstangen-Motor zurück und verhalf diesem zu einer letzten Blüte im Rennsport und Norton sollte 1929 eine komplette Neukonstruktion vorstellen.

Zurück ins Jahr 1927: Das Fahrwerk, ebenfalls ein Moore-Entwurf, bestand aus einem unter dem Motor geschlossenen Rahmen mit drei Strebenpaaren zur Hinterachse, wie er in ähnlicher Art von Zenith, oder Brough-Superior gebaut wurde, und der vom Vorjahr bekannten Webbgabel sowie den großen Enfield-Bremsnaben. Das Dreigang-Getriebe kam wieder von Sturmey-Archer. Es konnte - wenn auch noch ohne Schaltautomat - von den Fahrern mit dem Fuß geschaltet werden.

Die neue Maschine wurde spät fertig und so erfolgte der erste Renneinsatz erst am 22. Mai auf der Solitude bei Stuttgart, wo Woods die Halbliterklasse zunächst überlegen anführte, dann jedoch mit Motorschaden ausfiel. Die Maschine war für eine Geschwindigkeit von 160 km/h gut und überzeugte in ihrem ersten Jahr durch zahlreiche Siege, obwohl man ihr nicht gleich von Anfang an vollstes Vertrauen geschenkt hatte. Zur TT wurden neben dreier ohc-Modelle für Bennett, Craig und Woods auch einige Maschinen mit Stoßstangenmotoren im ansonsten identischen Fahrgestell mitgebracht. Woods lag nach dem Start vier Runden lang in Führung und fuhr die schnellste Runde des Rennens, bevor ihn eine ausgebrannte Kupplung außer Gefecht setzte. Er hatte kein Signal aus der Norton-Box erhalten, dass er mit seinen vier Minuten Vorsprung etwas Druck zurücknehmen könnte, um seinen Sieg nicht zu gefährden. Craig, der wegen eines verölten Motors nicht vom Start weggekommen war, hatte von Anfang an keine Aussicht auf einen Platz im vorderen Feld. Dafür fuhr Bennett ein grandioses Rennen und konnte vor Jimmy Guthrie auf New Hudson, Tom Simister auf Triumph und seinem Teamkollegen J.M.Shaw auf dem ohv-Modell den silbernen Merkur nach Hause in die Bracebridge Street bringen. Danach ging es Schlag auf Schlag: Woods siegte bei der Dutch TT und bei den GP's von Belgien und der Schweiz, Craig war beim GP von Frankreich vorn und Shaw gewann den Ulster-GP. Bis auf den GP von Europa auf dem Nürburgring, wo sich Woods hinter Graham Walker auf Sunbeam einreihen musste, hatte man alle bedeutenden Rennen auf dem Kontinent gewonnen.

Nichts geht mehr!

Leider wendete sich das Blatt sehr schnell und schon 1928 sah alles ganz anders aus. Der einzige Sieg für Norton konnte von Craig beim eher schwach besetzten GP von Frankreich errungen werden. Was war schiefgelaufen? Jahre später ließ Stanley Woods über die damaligen Ereignisse folgendes verlauten: Während des Winters hatte Moore Zylinderkopf und Nockenwelle überarbeitet und die Sache gründlich versaut. Alles lief verkehrt und er konnte die Probleme nicht in den Griff bekommen. Damals war Joe Craig neben seinen Verpflichtungen als Fahrer auch in der Rennabteilung beschäftigt und offensichtlich wurde Joe über die Angelegenheit so stinksauer, dass er am Ende des Jahres zu Bill Mansell (seit 1927 Norton Generaldirektor) ging und ihm anbot, die Dinge wieder ins Lot zu bringen, wenn er dafür Moore's Posten bekäme. Mansell antwortete „Sei nicht kindisch“ und Joe nahm daraufhin seinen Hut und zog sich schmollend nach Ballymena zurück.....

Der einzige Lichtblick 1928 war, als der junge Tim Hunt die Amateur TT, aus der später der Manx GP wurde, auf einer serienmäßigen CS1 gewann. Seine schnellste Runde legte er dabei mit einem Schnitt von 114,3 km/h zurück, und das war schneller als der TT-Rundenrekord. Walter Moore marschierte hinüber in sein Hotel und nahm ihn auf der Stelle für die 1929er Saison unter Vertrag. Zusammen mit ihm fuhren Guthrie, Simpson und Woods, aber trotz dieses Aufgebots an erstklassigen Fahrern waren die Ergebnisse mehr als mager. Ständig gab es Probleme mit

überhitzten Motoren und tatsächlich schien es, als würden die Nortons von Rennen zu Rennen langsamer.

Nach den vier Klassikern, der TT, den GP's von Frankreich und Belgien und der Dutch TT, wo sie überall in der 500er wie in der 350er Klasse (ab 1928 gab es auch eine 350er „CJ1“) am Start waren, gab es noch keinen einzigen Sieg. Mansell, dem inzwischen dämmerte, daß Craig recht gehabt hatte, stellte Moore ein Ultimatum: Siege oder Kündigung!

Das nächste Rennen war der GP von Deutschland auf dem Nürburgring. Wieder gaben die Nortons anfangs das Tempo an und Hunt lag derartig gut im Rennen, dass man schon an einen Sieg glaubte, bis eine gerissene Kette alle Hoffnungen zerschlug und Tyrell-Smith auf Rudge das Rennen machte. Auch im 350er Rennen führte anfangs eine Werks-Norton mit dem Italiener Pietro Ghersi im Sattel, aber wieder überhitzte der Motor und auch Ghersi musste aufgeben.

Damit war das Schicksal von Moore besiegelt, zumindest was seinen Arbeitsplatz bei Norton betraf. Er verließ die Fabrik in der Bracebridge Street und ging zu NSU nach Deutschland, wo er die Aufgabe hatte, eine moderne Typenreihe für 1930 zu schaffen. Dass er für kolportierte 5000 Pfund Jahresgage samt Wohnhaus mit Personal zum späteren Kriegsgegner „überlief“ und auch noch die Konstruktionspläne des CS1 Motors (der ja sein geistiges Eigentum war) mitnahm, verübeln ihm viele Briten noch heute, wie zahlreiche bissige Kommentare in Zeitschriften und Büchern zu diesem Thema belegen. Aber sollte man als Norton-Enthusiast nicht lieber froh sein, dass Moore seinen Hut nahm und Platz für den Mann machte, der die Marke für mehr als zwei Jahrzehnte an die absolute Spitze der Rennszene brachte?

Craig kommt zurück

Joe Craig arbeitete bereits an den Problemen des „Clankers“, als Moore abreiste. Mansell hatte ihm die Leitung der Rennabteilung übertragen und er musste nun versuchen, mit dem vorhandenen Material etwas Vernünftiges zustande zu bringen. Das Hauptproblem war das Überhitzen der Motoren auf Grund falsch gestalteter Brennräume und Kanäle. Es hatte 1928 vorübergehend Probleme mit gebrochenen Ventildfedern gegeben. Dem Vorschlag des Herstellers, längere Federn zu verwenden, wurde entsprochen und das Problem damit auch gelöst. Um allerdings Platz für die längeren Federn zu schaffen, wurde deren Auflage am Kopf tiefer gelegt und davon blieb der Einlasskanal nicht unbehelligt. Pech für Moore, der diesen Zusammenhang nicht erkannt hatte! Bis zum Ulster GP war nur mehr wenig Zeit und so ließ Craig kurzerhand die alten 1927er Köpfe und zahmere Nocken montieren. Auch wenn die Nortons das Rennen nicht gewinnen konnten, so blieb doch wenigstens die Leistung konstant und Woods und Hunt kamen auf Platz zwei und drei. Der Sieger war Graham Walker auf Rudge mit einem Schnitt von über 130 km/h, bis dato der schnellste Schnitt, mit dem ein Straßenrennen je gewonnen wurde. Bestärkt durch diesen Erfolg, bereitete sich das Team für das letzte große Rennen der 1929er Saison vor, den Spanischen Grand Prix, der in diesem Jahr auch der Große Preis von Europa war. Dieses prestigeträchtige Rennen, bei dem der Titel des Europameisters vergeben wurde, brachte alle großen Namen und Marken nach Barcelona. Der schnellste Mann im Training war der Brite Wal Handley, damals Werksfahrer bei Motosacoche (CH) und Craig bezweifelte stark, daß seine Leute ihn schlagen könnten. Er riet seinen Fahrern, in Handley's Windschatten zu bleiben und abzuwarten, doch Hunt entschied sich anders. Er setzte sich vom Start weg in

Führung und beendete das Rennen nach 360 Kilometern unangefochten als Sieger. Stanley Woods war frühzeitig mit Pleuellagerschaden ausgefallen und erinnerte sich später an seinen Teamkameraden: „...er ist gefahren wie ein Dämon, hat nie lockergelassen und war einfach nicht zu bremsen. Ein fantastischer Fahrer, er schüttelte immer wieder ein Ass aus dem Ärmel und keiner konnte mithalten.“

Der Erfolg in Spanien löste bei Norton Jubel aus, aber Craig wusste, dass unbedingt ein neuer Motor gebraucht wurde: leichter und leistungsfähiger als der alte CS1.

So setzte sich Craig mit dem Konstrukteur Arthur Carroll zusammen, mit dem er seit seiner Zeit als Fahrer freundschaftlich verbunden war, und binnen weniger Wochen entstand der Entwurf für einen neuen Königswellenmotor, der weltweiten Ruhm einfahren sollte. Manchmal wird behauptet, Craig hatte wenig technische Kenntnis und die Neukonstruktion wäre allein Carroll's Verdienst, aber Stanley Woods bezweifelt das: „In meinen Augen war Carroll der Zeichner und Craig der Konstrukteur.“ Craig schreibt dazu in einem Beitrag zu dem Buch „The TT races - behind the scenes“: Mit Carroll's profunder Kenntnis und praktischer Erfahrung und meinem eigenen Wissen darüber, welche Eigenschaften an einer Rennmaschine erstrebenswert sind, entwarfen wir einen Motor, von dem wir überzeugt waren, er würde den Namen der Marke und unseres Landes in die entlegensten Winkel der Erde tragen.

Es wurde mit unglaublicher Geschwindigkeit an den neuen Motoren gearbeitet und so war der Erste bereits auf der Londoner Olympia Show, die in den letzten Novembertagen 1929 eröffnete, zu bewundern.

Nur der Nockenwellentunnel war nicht rechtzeitig fertig geworden und so trug der neue Motor noch das alte Moore-Gehäuse auf seinem Kopf.

Die ersten kompletten Maschinen kamen im April 1930 beim North West 200 zum Einsatz. Hunt gewann die 350er Klasse und stellte mit 116,6 km/h Schnitt einen neuen Rundenrekord auf. Bei den 500ern mußte sich Woods mit dem dritten Platz begnügen, Ernie Nott auf der neuesten Rudge gewann diesen Lauf mit deutlichem Vorsprung. Die Nortons waren zwar zuverlässig, aber noch nicht schnell genug, um den Ridges wirklich gefährlich zu werden und so hatte Joe Craig alle Hände voll zu tun. In der sechswöchigen Pause zwischen dem Belgischen und dem Ulster-GP fand er schließlich die Antwort und Woods gewann den teilweise verregneten 500er Lauf mit einem Schnitt von 129,6 km/h während sein Teamkollege Jimmy Simpson mit 136,2 km/h den Rundenrekord neu festlegte. Nach dem Ulster-GP flog Simpson nach Saxtorp, wo er den Schwedischen Grand Prix gewann, bevor er in Paul in Südfrankreich wieder zum Team stieß, das sich dort für den GP von Frankreich vorbereitete. Das Training wurde von einem schweren Unfall überschattet, bei dem ein Junge, der mit seinem Fahrrad die Strecke überqueren wollte, ums Leben kam. Simpson brach sich dabei das Bein und nachdem Hunt auch nicht am Start war, bestand das Nortonteam nur mehr aus Woods. Der saß dafür auf einem sehr interessanten Motorrad: dem Prototypen der 1931er Werksmaschinen mit denen für Norton eine Ära der totalen Überlegenheit beginnen sollte.

GP Prototyp

Der Rahmen der neuen Maschine war kürzer und das dritte Strebenpaar am Hinterbau fehlte. Der Ansaugkanal war geändert worden, so dass der Vergaser jetzt leicht schräg angeflanscht war und im Getriebe standen nun vier Gänge zur Verfügung. Woods konnte auf der neuen Maschine den 500er Lauf mit Leichtigkeit für sich entscheiden. Während des Winters wurde das Zündkerzengewinde von 18

auf 14 mm Durchmesser reduziert und der Antrieb mit einem Ruckdämpfer ausgestattet. Craig erwartete für die 500er eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 185 km/h, aber Hunt, der die Maschinen in Pendine Sands in Wales testete, war sich da nicht so sicher: „Ich denke, die tatsächliche Spitze dürfte etwa bei 175 km/h gelegen haben.“ Klarheit darüber gab es erst etwas später in diesem Jahr, als Bill Lacey mit einer zurechtgemachten Norton den Ein-Stunden-Geschwindigkeitsrekord auf 178,3 km/h schraubte.

Für die 1931er Saison bildeten Woods, Hunt, Simpson und der Schotte Jimmy Guthrie ein Team und räumten beim ersten großen Rennen - der TT - gleich voll ab. Hunt gewann bei den 350ern in Rekordzeit (und mit neuem Rundenrekord) vor Guthrie. Nur Ernie Nott auf Rudge, der Platz drei belegte, konnte einen totalen Norton-Triumph verhindern. Der stellte sich dafür einige Tage später beim Seniorrennen ein, das wieder Hunt an erster Stelle beendete. Sein Durchschnitt von 125,3 km/h war um mehr als 5 km/h schneller als der alte Rekord. Die schnellste Runde lieferte aber sein Teamkollege Simpson, der mit einem Schnitt von 80,82 Meilen (130 km/h) den Rundenrekord erstmals auf über 80 Meilen schraubte. Guthrie und Woods belegten die Plätze zwei und drei und Joe Craig verließ die Insel mit einem zufriedenen Grinsen. Er hatte seinem Chef bewiesen, dass er recht hatte, als er Moore's Posten beanspruchte.

Doppelsiege gab es für das Team auch noch bei der Dutch TT, den GP's von Belgien und der Schweiz und beim Ulster-GP. Die 500er Klasse gewann Norton beim Deutschen und Französischen Grand Prix. Das Ergebnis war beeindruckend und Joe Craig versuchte erstmals mittels Stallorder, auf die Verteilung der Siege innerhalb des Teams Einfluss zu nehmen. Die Fahrer sollten über die gesamte Renndistanz zusammen bleiben und erst in der letzten Runde den Sieg unter sich ausmachen.

Das Team reiste normalerweise per Zug und ohne Mechaniker. Die Maschinen waren so zuverlässig, dass kaum je etwas ernsthaft schiefging. Stanley Woods beschrieb die übliche Prozedur so: Nach dem Zieleinlauf schraubte ich mit Craig zusammen die Köpfe der Motoren ab und der technische Kommissar nahm die Zylindermaße ab. Dann wurden sie wieder draufgesetzt und die Motorräder waren fertig für das nächste Training. Nach dem Training wurden sie dann noch einmal demontiert und Joe warf einen Blick auf Ventile und Kolben und tauschte die Ventildfedern. Die Motoren liefen mit einer Mischung aus gleichen Teilen Benzin und Benzol.

Gewichtersparnis

Für 1932 konzentrierte sich Craig hauptsächlich darauf, die Maschinen leichter zu machen. Erstmals waren die Kurbelgehäuse aus einer Magnesiumlegierung und durch die Verwendung besserer oder leichterer Materialien dort und da gelang es, das Gewicht auf 135 kg bei der 350er, bzw. 142 kg bei der 500er zu reduzieren. Weiters wurde eine neue Gabel mit zwei zusätzlichen Federn eingeführt und größere Benzintanks sollten ermöglichen, die über sieben Runden gehende TT mit nur mehr einem Boxenstop zu bewältigen.

Das Jahr begann mit einem völlig unerwarteten Sieg beim GP von Italien. Das Werk beteiligte sich zwar nicht an dieser Veranstaltung, weil Italiens Diktator Mussolini die Einfuhr ausländischer Marken zum Schutz der eigenen Industrie mit Zöllen belegt hatte und Norton nur dort an den Start gehen wollte, wo man auch verkaufen konnte. Obwohl das Rennen den Titel „Grand Prix von Europa“ trug und somit die

prestigeträchtigtste Veranstaltung des Jahres war, blieb das gesamte Werksteam daheim. Trotzdem gewann Eine Norton! Der Fahrer hieß Piero Taruffi und konnte mit einer selbst getunten International (mit der er bereits im Vorjahr den Monza-Kurs mit 180 kmh Schnitt umrundet hatte) die sieggewohnte Guzzimannschaft schlagen.

Für 1932 wollte Mansell durch striktere Stallorder erreichen, die Siege besser unter den einzelnen Team-mitgliedern zu verteilen. Dadurch sollte sich der Ruhm hauptsächlich auf die Marke konzentrieren. Aber wie lässt sich so eine Maßnahme durchsetzen? Mansell entschied, die Fahrer sollten während der ersten drei Runden voll fahren und dann für den Rest des Rennens ihre Positionen halten. Das veranlasste Woods, sich bei der TT ohne das Wissen von Norton eigene Signalstationen einzurichten. Eine war knapp außer Sichtweite des Starts oben am Bray Hill und die andere bei einer Telefonzelle in Sulby. Seine Helfer verständigten sich per Telefon, so dass Woods immer genau über seine Platzierung Bescheid wusste, wenn er eine der Signalstationen passierte. Er war aber auch gezwungen seine Taktik zu ändern. War er bisher ein Rennen eher moderat angegangen, um seine Geschwindigkeit nach und nach zu steigern, so musste er nun gleich vom Start weg voll fahren. Die Rechnung ging ihm aber trotz der neuen Situation voll auf und er konnte seinen ersten TT-Doppelsieg feiern. In der Senioreklasse lag er vor Guthrie und Simpson, der den Rundenrekord auf 129,5 km/h verbesserte und im Juniorrennen war er der einzige „überlebende“ Nortonfahrer, nachdem Guthrie bei Govenor's Bridge gestürzt war und Hunt und Simpson mit Motorproblemen aufgegeben hatten.

Die Preise wurden in diesem Jahr von Prinz George, dem späteren König George VI., überreicht, der während seiner Jahre in Cambridge selbst eine Douglas gefahren hatte und seinen Chauffeur immer wieder bei Rennen in Brooklands an den Start gehen ließ. Bei der Zeremonie gab Woods seinem Stolz Ausdruck, die erste „Royal TT“ gewonnen zu haben.

Fahren nach Stallorder

Für die Rennen auf dem Kontinent war die Norton-Strategie einfach. Wo die 350er und 500er gemeinsam starteten, entsandte man ein vierköpfiges Team, so dass je zwei Fahrer pro Klasse an den Start gehen konnten und zu Rennen, wo separat gestartet wurde, reisten nur die zwei Spitzenfahrer an.

Bei der Dutch TT, dem ersten Festlandrennen der Saison mit getrenntem Start, waren das Woods und Hunt. Im 350er Rennen siegte Woods planmäßig vor Hunt, während in der großen Klasse Hunt vor Woods das Ziel sah. Beide hatten an einem Tag 365 Rennmeilen zurückgelegt! Für den GP von Frankreich, der auf einem kurzen Dreieckskurs bei Rheims ausgetragen wurde, stieß noch Jimmy Simpson zum Team. Bei den Rennen, die gemeinsam gestartet wurden, siegte Woods mit einer Nasenlänge Vorsprung vor Hunt in der 500er Klasse, während Simpson das 350er Rennen für sich entscheiden konnte.

Nachdem der Deutsche GP mangels Unterstützung durch die krisengebeutelte heimische Industrie ausgefallen war, startete man als nächstes in Belgien. Norton entsandte ein volles Viererteam und konnte den nächsten Doppelsieg verbuchen: Woods triumphierte in der großen Klasse und Simpson bei den 350ern, nachdem ihn Guthrie in der letzten Runde vorbeigelassen hatte. Nur Hunt ging leer aus. Nach einem Tankstop beschleunigte er aus der Box heraus und nahm beide Hände vom Lenker, um sich die Brille zurechtzurücken. Dabei geriet er in eine Bodenwelle, das

Fahrwerk schaukelte sich plötzlich auf und er brach sich beim darauf folgenden Abwurf das Schlüsselbein.

Das bedeutete, dass Woods beim überaus wichtigen GP von Bern, der stets auch von den deutschen und italienischen Werksteams beschickt wurde, allein antreten musste. Guthrie hatte bereits für ein großes Sandrennen am Strand von St. Andrews genannt und Simpson war anderweitig verpflichtet. Seine Aufgabe wurde ihm allerdings durch den Umstand, dass die 350er am Samstag und die 500er erst am Sonntag starteten, etwas erleichtert. Der allzeit vergnügte Dubliner gewann beide Rennen und legte auch noch eine Rekordrunde mit 129,4 km/h Schnitt hin. Er hatte an diesem Wochenende 88 Runden auf dem äußerst anspruchsvollen Kurs im Bremgarten abgespult!

Während sich das Team für den Ulster GP vorbereitete, machte Simpson einen Abstecher nach Saxtorp zum Schwedischen Grand Prix, wo er 1930 und '31 die große Klasse gewonnen hatte. Diesmal hatte er allerdings kein Glück. Er lag in führender Position, als sein Tank einen Riss bekam und musste Ragnar Sunnqvist auf Husqvarna den Sieg überlassen. Danach ging es unverzüglich weiter nach Nordirland, wo schon eine Woche später das letzte große Rennen der Saison, der Ulster GP, stattfinden sollte. Für Norton fuhren Woods, Hunt und Simpson in der 500er Klasse und bei den parallel startenden 350ern Guthrie und Leo Davenport. Woods und Hunt landeten - beinahe schon routinemäßig - auf den Plätzen Eins und Zwei nachdem Simpson gestürzt war, doch bei den 350ern hatte man kein Glück. Zuerst verlor Guthrie Zeit, als er am Start die Kerze wechseln musste und dann stürzte er, gerade als er nach einer Rekordrunde mit 135,6 km/h Schnitt die Führung übernommen hatte. Die Hoffnungen ruhten nun auf Davenport, der eine Zeit lang das Feld vor Tyrell-Smith auf Rudge anführte, bis er durch Wasser in der Zündung außer Gefecht gesetzt wurde.

Trotz dieses Rückschlags hatte das Nortonteam fünf der sechs großen 350er Rennen, die man beschickt hatte, gewonnen und sechs von sieben in der 500er Klasse.

Mansell behielt dasselbe Team für 1933. Die Motoren wurden mit Köpfen aus Aluminiumbronze ausgestattet, die Dank besserer Wärmeabfuhr eine höhere Verdichtung zuließen aber sonst gab es keine auffälligen Veränderungen. Das erste bedeutende Rennen der Saison war wie üblich die TT und Woods schraubte bereits im Training den Rundenrekord in der 500er Klasse fleißig nach oben. In beiden Rennen gab es 1-2-3 Siege für Norton und beide Male war Woods ganz oben auf dem Siegereppchen zu finden. Außerdem hatte er in beiden Rennen die Rundenrekorde weiter verbessert. Nie zuvor hatte ein Mann und eine Marke die TT derartig dominiert.

Einfach großartig

Die Zeitschrift „Motor Cycling“ brachte es auf den Punkt: „Großartiger Mann, großartige Maschine, großartige Organisation!“ Doch Norton-Boss Mansell war nicht uneingeschränkt glücklich. Woods gewann zu viele Rennen und erwarb sich zuviel von dem Ruhm, der seiner Meinung nach dem Werk zustand. Beim Ulster GP kam es darüber schließlich zum Streit.

Zuvor hatte Woods noch einen Doppelsieg in der Dutch TT gefeiert: Er siegte erst in der 350er Klasse und hielt sich dann im 500er Rennen der Stallorder entsprechend zurück, bis Hunt's Maschine in der letzten Runde ausfiel. Beim GP der Schweiz

hießen die Sieger planmäßig Hunt vor Woods in der kleinen und Woods vor Hunt in der großen Klasse. Der Kommentar von „Motor Cycling“: „Nichts in der 350er und 500er Kategorie kann die Nortons dieses Jahr schlagen.... die Sieger werden nicht auf der Strecke ermittelt sondern in den Büros des Werkes.“

In Frankreich verbuchte das vierköpfige Team zwei Doppelsiege: Woods vor Hunt (500) und Simpson vor Guthrie (350). Der Siegeszug fand in Belgien seine Fortsetzung, wo Hunt die große Klasse mit einer Sekunde Vorsprung vor Woods gewann, während bei den 350ern Guthrie vor Simpson das Ziel sah. Danach ging es zurück ins Werk, um alles für den Ulster GP vorzubereiten.

Als Woods in Belfast eintraf, erzählte ihm Craig, dass man entschieden hatte, Hunt in der 500er Klasse siegen zu lassen. Woods war stinksauer und entgegnete, dass ihm Mansell Anfang des Jahres freie Hand für den Ulster GP, sein Heimrennen, zugesagt hätte. Mansell blieb aber hart und Woods entschied, vom Start weg voll zu fahren um später deutlich nachzulassen. Es sollte offensichtlich sein, dass er nach Stallorder fuhr. In seinem Eifer streifte er einen Strohhallen und verbog seinen Schalthebel. Er hielt an, bog ihn aus, und setzte seine Fahrt fort, ohne die Führung abzugeben. Irgendwann hatte ihn Hunt aber trotzdem eingeholt und sie fuhren gemeinsam mit 144,1 km/h die schnellste Runde des Rennens. Dann bekam Hunt Probleme mit einem defekten Lenkungsdämpfer und musste seine Geschwindigkeit drosseln. Als schließlich Ernie Nott auf Rudge begann, die Spitzenfahrer zu attackieren, bekam Woods aus seiner Box freie Fahrt signalisiert und gewann den Lauf schließlich vor Norton-Neuling Walter Rusk, Ernie Nott (Rudge) und Tim Hunt.

Bei den 350ern lagen anfangs Simpson und Guthrie vorn, bis Walter Handley auf einer neuen Velocette die Führung übernahm und Norton das erste Mal in drei Jahren eine echte Niederlage einstecken mußte. Guthrie kam auf den zweiten Platz, Simpson war mit Zündungsproblemen ausgefallen.

Beim Schwedischen Grand Prix in Saxtorp, der in diesem Jahr der „Grand Prix von Europa“ war, kam es noch schlimmer. Norton entsandte das volle Team und in der kleinen Klasse lief mit einem Sieg von Simpson vor Guthrie eigentlich alles wie am Schnürchen. In der großen Klasse gab es dann aber eine Katastrophe. Woods und Hunt lagen vom Start weg an der Spitze, mussten sich dann aber nach einem Tankstop hinter Sunnqvist auf Husqvarna einreihen. Die Nortons schlossen bald wieder auf und lagen im Windschatten des schwedischen V-Twins, als das Trio auf einen überrundeten Fahrer aufließ, der plötzlich langsamer wurde. Es war der Schwede Lundberg, der auf einer alten FN-Werksrennmaschine saß, die noch mit Klotzbremsen ausgerüstet war. Sunnqvist und Woods schossen zur Seite um auszuweichen, doch Hunt, flach auf dem Tank liegend, rammte ihn mit voller Wucht. Lundberg kam bei diesem Unfall ums Leben und Hunt wurde so schwer verletzt, dass er nie wieder ein Rennen fahren konnte. Weiter vorne hatte Woods Sunnqvist überholt und bereits zwei Minuten Vorsprung herausgefahren, als ihn ein Motorschaden stoppte. So etwas war seit langer Zeit bei keinem großen Rennen mehr passiert. Sunnqvist musste wenig später auch aufgeben und sein Teamkollege Gunnar Kalen gewann schließlich das Rennen.

Die Ulster-Geschichte lag Woods immer noch im Magen und so beendete er auf der Londoner Olympia Show im November 1933 seine Laufbahn als Werksfahrer beim Bracebridge Street Team. Tatsächlich steckte aber mehr hinter der Sache. Mobil Oil wollte Woods als Fahrer für das Husqvarna Team haben, das von ihnen gesponsert wurde. Der lächelnde Ire nannte daraufhin seinen Preis: 2500 Pfund! Das war damals ein Vermögen und weit mehr als ihm Castrol je gezahlt hätte, um für Norton zu fahren. Man einigte sich schließlich auf 1500 Pfund, immerhin rund 100.000 Pfund in heutiger Währung. Weder Castrol noch Norton konnten da mithalten und so

wechselte Stanley Woods nach acht erfolgreichen Jahren den Arbeitsplatz. Die erste Ära der Norton-Dominanz war damit zu Ende.

Das Siegen wird schwieriger

Mit Stanley Woods hatte Norton den wohl besten Fahrer seiner Zeit (er errang insgesamt zehn TT-Siege) verloren. Doch der Ire war keineswegs im Ruhestand, sondern fuhr von nun an für die Konkurrenz (Husqvarna, Moto Guzzi, DKW, Velocette) und war mehr als einmal der Stachel im Fleisch des Nortonteam. Als neuer Star im Norton-Rennstall kristallisierte sich nach und nach Jimmy Guthrie heraus, der besonders von 1935 bis zu seinem Todessturz am Sachsenring 1937 zu absoluter Bestform auflaufen sollte.

An den Werksmaschinen hatte Joe Craig wie jedes Jahr einige neue Ideen umgesetzt. Dazu zählte der Bimetallkopf, bei dem die Aluminiumkühlrippen über eine Kalotte aus Bronze gegossen waren. Nach dem gleichen Prinzip war auch der Zylinder aufgebaut, dessen Graugußlaufbüchse einen Kühlkörper aus Aluminium trug. Erstmals kamen Haarnadelventilfedern zum Einsatz und es gab versuchsweise Doppelzündung. Die zweite Zündkerze lag ziemlich versteckt hinter dem Königswellentunnel und konnte ohne Demontage desselben nicht einmal gewechselt werden. Außerdem zeigte sich kein spürbarer Leistungszuwachs und so war diesem Detail nur ein kurzes Leben beschieden. Der von oben mit vier Schrauben befestigte Tank war 1934 ebenfalls neu und die Auspuffenden trugen nun Megaphone.

So ausgestattet siegte Guthrie mit 129 km/h Schnitt beim North West 200 vor Ernie Nott auf Rudge und seinem Teamkollegen John „Crasher“ White. Bei der TT konnte sich das Team über zwei Siege von Guthrie jeweils vor dem zweitplatzierten Simpson freuen. So weit so gut, doch das ist nicht die ganze Geschichte. Stanley Woods und Ernie Nott hatten mit ihren Husqvarnas den Nortonfahrern das Leben recht schwer gemacht. Die schwedischen Zweizylinder waren mit ihren 124kg extrem leicht und die 500er mit einer Spitze von 190 km/h das schnellste Motorrad auf der Insel. Weil aber das Rennen bei sehr schlechtem Wetter gefahren wurde, konnte Woods der Norton-Nummer-Eins Jimmy Guthrie nie wirklich gefährlich werden, Jimmy Simpson jedoch hielt er spielend in Schach. Dabei war er bei Ramsey Hairpin sogar gestürzt und wieder aufgestiegen und hatte zwischendrin noch mit 129,5 km/h Schnitt die schnellste Runde des Rennens gefahren. Acht Meilen vor dem Ziel war dann leider Schluss, die Husqvarna blieb mit leerem Tank liegen und Simpson konnte sich den zweiten Platz sichern. Bei den 350ern belegte Nott auf der kleinen Husqvarna den dritten Platz.

Die Schweden hatten damit gezeigt, was auch den damaligen Konstrukteuren längst bekannt war, dass nämlich mehrzylindrige Motoren den Einzylindern - zumindest von der Leistung her - überlegen waren. Erstmals war die absolute Vorherrschaft der Engländer auf ihrer Heimstrecke in Gefahr gewesen. Seit der Zeit vor dem ersten Weltkrieg hatten sie, mit Ausnahme von 1926 (Moto Guzzi), die ausländische Konkurrenz nie fürchten müssen, was sicher daran lag, dass die Fahrer vom Festland zu wenig Erfahrung auf dieser außergewöhnlich schwierigen Strecke hatten oder die Werke bisher einfach die weite Reise zu der Insel in der Irischen See scheuten. Das hatte sich aber inzwischen geändert und sollte für Marken wie Moto Guzzi, DKW, BMW, Gilera und Benelli bald Früchte tragen.

Der Rest des Jahres verlief für Norton so und so. Siege in beiden Klassen in Belgien und der Schweiz aber auch empfindliche Niederlagen, vor allem bei den 500ern. Beim GP von Europa in Assen siegte der FN-Fahrer Demuiter vor seinem

Markenkollegen Noir während Simpson die 350er Klasse gewinnen konnte. Dasselbe Bild bot sich auf dem Sachsenring, nur dass der Sieger in der großen Klasse diesmal eine DKW steuerte. Beim GP von Schweden in Saxtorp gab es das zweite Jahr in Folge nichts zu lachen für das Nortonteam: Ragnar Sunnqvist konnte den Sieg für Husqvarna sichern und bei den 350ern war Velocette vorn.

Neue Gegner

Die Saison 1935 begann für Norton erst einmal in gewohnter Manier mit einem Sieg beim North West 200. Guthrie beendete das Rennen mit einem Schnitt von 123 km/h vor seinem Teamkollegen S. Darbshire und dem AJS-Fahrer H.G. Tyrell-Smith. Einen ziemlichen Knall gab es dann aber auf der Isle of Man und Moto Guzzi gelang das, was Husqvarna im Vorjahr vergeblich versucht hatte. Die Italiener schnappten Norton den Sieg in der Senior TT weg und siegten - in einem Aufwaschen sozusagen - auch noch bei den 250ern. Der Fahrer der siegreichen Maschinen: Stanley Woods. Dabei hatte es anfangs gar nicht so schlecht ausgesehen für Norton, als Jimmy Guthrie das Rennen der Juniorklasse vor seinen Teamkollegen Walter Rusk und „Crasher“ White für sich entscheiden konnte. Das Seniorrennen, das zuerst wegen Schlechtwetters um einen Tag verschoben wurde, entwickelte sich dagegen zu einem echten Krimi. Guthrie startete ganz vorne, während Woods mit Nummer 30 erst 15 Minuten später ins Rennen ging. Der Norton-Star war in ausgezeichneter Form und führte zu Beginn der letzten Runde noch mit 26 Sekunden Vorsprung. Nachdem in der Guzzi-Box alles für einen Tankstopp vorbereitet wurde, bekam Guthrie von der Norton-Signalstation in Ramsey die Information, dass er den Sieg nur noch sicher nach Hause bringen musste. Doch die Guzzi brauste ohne anzuhalten an ihrer Boxe in der Glencrutchery Road vorbei und während Guthrie nun auf Sicherheit fuhr, setzte der gerissene Ire auf seinem roten Renner in der letzten Runde alles auf eine Karte. Er verkleinerte seinen Rückstand auf den nichtsahnenden Konkurrenten von Meile zu Meile und fuhr mit 139,2 km/h den bisher schnellsten Rundenschnitt auf dem Mountain Circuit. Im Ziel lag er schließlich vier Sekunden vor dem unglücklichen Schotten, dem bereits von allen Seiten, einschließlich dem Gouverneur der Insel, gratuliert worden war. Woods erinnerte sich zeitlebens mit Genugtuung an dieses „Rennen seines Lebens“ zurück, bei dem erstmals seit dem Jahre 1911 einer nichtenglischen Marke der Sieg in der TT gelungen war.

Die Motor der 500er Guzzi war als Weitwinkeltwin mit Mittellager ausgelegt, hatte ein quadratisches Bohrungs-Hubverhältnis und obenliegende Nockenwellen. Er leistete bei 7000 Umdrehungen knapp 50 PS und brachte die ca. 170 kg schwere Maschine auf fast 200 km/h. Das Fahrwerk hatte eine Hinterradfederung mittels Langschwinge, deren Scherendämpfer während der Fahrt über einen Seilzug verstellt werden konnten. Man konnte sich von Erscheinungsbild und Konzept kaum zwei unterschiedlichere Motorräder vorstellen, als es die Guzzi und die Norton waren. Während die Norton Renner äußerlich sehr „normal“ aussahen und den käuflichen International-Modellen ähnlich waren, erschien die Bicilindrica wie ein High-tech Baukasten. Das war auch kein Zufall, denn Norton hatte, so wie die meisten englischen Werke, kein Interesse am Bau von abgehobenen Spezialrennmaschinen von Schlage einer Husqvarna, Kompressor-BMW oder eben der Moto Guzzi Bicilindrica. So konnte man stets ein oder zwei Jahre später an den käuflichen Rennmodellen der Marke die Neuentwicklungen aus der Rennabteilung wiederfinden. Irgendwelche Abenteuer in Sachen Konstruktion hätte sich das Werk

sowieso nicht leisten können, denn Norton gehörte nicht zu den großen englischen Produzenten und war, was den Rennsport anging, völlig vom Sponsor Castrol abhängig. Damit war der Weg klar vorgezeichnet und es gab eben keine größeren Experimente. Das was Norton so einzigartig macht, ist aber die Konsequenz, mit der dieser Weg beschritten wurde, das beharrliche Festhalten am Einzylinder und die kontinuierliche Weiterentwicklung, die er erfuhr. Joe Craig, der wohl größte Sturschädel, der jemals eine Rennabteilung leitete, machte über die Jahrzehnte hinweg seine „unnahbare Norton“ (the unapproachable Norton) zu einem wahren Monument des Rennsports. Und weil alle Welt stets nur auf den Motor blickt, sei hier noch erwähnt, dass ab der Mitte der Dreißigerjahre, neben der Zuverlässigkeit des Motors vor allem das erstklassige Fahrwerk für die zahlreichen Norton-Erfolge verantwortlich war. Es ließ die Konkurrenz auf anspruchsvollen Kursen oder bei Regenwetter regelmäßig alt aussehen, auch wenn deren Motoren leistungsfähiger waren als der Norton-Single. Joe Craig sagte in diesem Zusammenhang einmal, „man könne auch zuviel Leistung haben“. Ein denkwürdiger Ausspruch von einem, der wohl ganz genau wusste, wovon er da sprach.

Nachdem Moto Guzzi, mit Ausnahme des GP's der Schweiz und eben der TT, kaum Rennen außerhalb Italiens bestritt, blieben weitere Zusammentreffen der Kontrahenden aus. Es gab Norton-Doppelsiege bei den GP's von Deutschland, der Schweiz und Belgien. Beim GP von Europa in Ulster musste man sich in der 350er Klasse Wal Handley auf Velocette beugen und in Schweden siegte bei den 500ern wieder Stanley Woods, diesmal auf Husqvarna, während der Erste in der 350er Klasse Hans Rychnow hieß und eine vom Berliner Brumm getunte Rudge fuhr. Es sollte der letzte GP-Sieg für diese einst so erfolgreiche Marke sein.

Das Gartentor

1936 erschienen die Werksrennmaschinen mit einer auffälligen Änderung am Fahrgestell: Das Heck war nun mit einer Geradewegfederung ausgestattet. Konkurrent Velocette hatte bei seinen Werksrennern dagegen zu einer Schwinge mit zwei Federbeinen gegriffen, eine Bauart, die sich letztendlich bei allen Herstellern durchsetzen sollte. Der Guzzi-Sieg im Vorjahr hatte wohl doch einiges Grübeln bei den Briten ausgelöst! Jedenfalls war der Beweis erbracht worden, dass ein gefederter Rahmen im Rennsport Sinn macht. Der „Gardengate“-Rahmen brachte sicher keine besondere Verbesserung der Straßenlage, ermöglichte den Fahrern aber, den auf den damaligen Straßen notwendigen, kräfteaubenden Fahrstil länger durchzuhalten. Wenn heute davon gesprochen wird, dass das Gartentor übler zu fahren sei als der Starrrahmen, wird dieser Aspekt meist völlig übersehen.

So schlecht dürfte das gefederte Hinterrad übrigens nicht gewesen sein, denn das Team war in diesem Jahr sehr erfolgreich: Doppelsiege bei der englischen TT, der Dutch TT, dem GP der Schweiz in Bern, beim GP von Belgien und beim GP von Europa, der dieses Jahr in Deutschland ausgetragen wurde. Guthrie siegte hintereinander bei fünf Rennen, erst Ende August in Ulster verließ ihn das Glück und er fiel aus. Teamkollege Frith war damals bei den 500ern vorne, während man in der kleinen Klasse Ernie Thomas auf Velocette als Sieger sah. In Schweden siegte Frith dann in der 350er Klasse. Bei den Großen musste man sich Otto Ley und Karl Gall auf den aufstrebenden Kompressor-BMW's geschlagen geben. Mit BMW hatte ein weiterer Zweizylinder die Bühne betreten, um Norton das Leben schwer zu machen.

Abschied von Guthrie

1937 schien vorerst alles wie am Schnürchen zu laufen. Bei der TT ging man mit den neuen Doppelnocken-motoren an den Start und der Siegerschnitt lag in beiden Klassen mit 142, bzw. 136 km/h deutlich über den Vorjahresmarken. Ein totaler Triumph wurde nur durch Woods auf Velocette verhindert, der in der Senior den zweiten Platz belegte. Bei der Dutch TT in Assen musste sich Guthrie Karl Gall auf BMW geschlagen geben während John „Crasher“ White bei den 350ern Erster wurde. Dafür dominierte er beim GP von Europa in Bern beide Klassen und in Belgien gingen ebenfalls beide Siege an Nortonfahrer.

Am 8. August, beim GP von Deutschland auf dem Sachsenring kam es dann aber zur Tragödie. Die 500er Klasse wurde klar von Guthrie dominiert, dem diese Strecke eindeutig lag. In der letzten Kurve der letzten Runde, zwischen dem zweitplatzierten Gall auf BMW und dem sich gegen Überrundung wehrenden DKW-Fahrer Mansfeld liegend, ging plötzlich sein Motor fest. Guthrie kam zu Sturz und zog sich tödliche Verletzungen zu. Karl Gall konnte sich über seinen Sieg nicht freuen und der Motorradrennsport hatte einen seiner besten Fahrer verloren.

Die Bestürzung über Guthrie's Unglück saß so tief, dass Norton beschloss, für den Rest des Jahres keine Rennen mehr zu beschicken. Harold Daniell's Erfolg in der kleinen Klasse blieb somit der letzte Sieg in diesem Jahr, die vorderen Plätze teilen sich von nun an BMW und Velocette untereinander auf.

Neue Gabel, neuer Motor

Kontinuierliche Verbesserungen prägten auch 1938 das Erscheinungsbild der Werksmaschinen. Am auffälligsten war dabei sicher die neue Telegabel, die allerdings noch keine Dämpfung besaß. Auch die belüfteten, konischen Leichtmetallnaben waren neu. Bei den Motoren war der Hub verkürzt und die Bohrung vergrößert worden. Von den fast schon traditionellen 79 x 100 auf 82 x 94 beim 500er, bzw. von 71 x 88 auf fast „quadratische“ 76 x 77 beim kleineren Bruder. Diese Maßnahme zeigt, dass man bestrebt war, das Drehzahlniveau anzuheben, beziehungsweise die Standfestigkeit bei hohen Drehzahlen zu verbessern. Außerdem ließen sich auf diese Weise größere Ventile unterbringen. Um Vibrationen vom Vergaser fern zu halten, war dieser nun über ein Zwischenstück aus Gummi mit dem Zylinder verbunden. Mit ihren knapp 50 PS erreichte die 500er eine Spitze von 193 km/h.

Das wichtigste Ergebnis des Jahres war eindeutig der TT-Sieg des Londoner Motorradhändlers und Norton-Werksfahrers Harold Daniell mit einem Durchschnitt von 143,4 km/h. Auf seiner letzten Runde legte er einen Rekordschnitt von 146,4 km/h hin, er sollte erst zwölf Jahre später von Goeff Duke überboten werden. Zweiter wurde Woods auf Velocette, der dafür in der Junior vor seinem Markenkollegen Ted Mellors siegte.

Den Rest des Jahres hatte aber BMW in der 500er Klasse und Velocette bei den 350ern die Nase vorn, was auch dem Endresultat der Europameisterschaft entsprach, die ab 1938 nicht mehr in einem einzigen Rennen ausgetragen wurde. Nur das Ergebnis des GP's der Schweiz in Genf erinnerte noch an Zeiten der totalen Überlegenheit. Daniell, Frith und Cordey belegten hier die ersten drei Plätze in der großen Klasse. Bei den 350ern bot sich das gleiche Bild, allerdings ohne Cordey.

Rückzug

Die Rennsaison 1939 verlief ohne offizielle Beteiligung des Norton-Teams. Offensichtlich warf der zweite Weltkrieg schon seine Schatten voraus, denn die Firma hatte einen riesigen Armeeauftrag an Land gezogen und produzierte auf jedem verfügbaren Quadratmeter seitengesteuerte 16H Modelle. An die 100.000 Stück sollten es bis 1945 werden.

Für den Rennsport war einfach keine Kapazität vorhanden und man überließ BMW und Gilera, bzw. Velocette und DKW das Siegen. Daniell und Frith erhielten zur TT leihweise die Maschinen des Vorjahres, waren aber gegen Schorsch Meier und Jock West auf ihren um fast 20 PS stärkeren Kompressor-BMW's chancenlos.

Europameister wurde in diesem Jahr Dorino Serafini. Seine Gilera Rondine besaß einen Motor, dessen Bauart nach dem Krieg unter Gilera, MV Agusta und Honda das Bild der Siegermaschinen prägen sollte. Ein dohc-Reihenvierzylinder.

Alle gegen Einen: die Norton-Faszination

Wenn ich mir als Bub den Sonntagnachmittagsfilm angesehen habe, dann habe ich natürlich immer David die Daumen gedrückt, wenn er sich Goliath entgegengestellt hat, oder mitgefiebert, wenn Robin Hood - nur mit einem Stecken bewaffnet - die gutausgerüsteten Schergen des Sherriffs von Nottingham zum Narren gehalten hat. Logisch! Und unsere Norton ist irgendwie so etwas wie ein Robin-Hood-Motorrad.

1933, als die Einzylinder aus der Bracebridge Street noch jedes Rennen nach Belieben dominierten, war bereits klar, dass die Zukunft einer anderen Motorbauart gehören würde. Bei mehrzylindrigen Motoren ist das Verhältnis zwischen dem Einzelhubraum und der Oberfläche, die hier zum Gaswechsel (mehrere oder größere Ventile) genutzt werden kann, wesentlich günstiger, als bei einem Einzylinder. Man nennt diese Tatsache auch das „volumetrische Grenzproblem“. Außerdem sind höhere Drehzahlen möglich und belastende Vibrationen geringer. Theoretisch zumindest, denn Mehrzylinder haben dafür andere Nachteile: höheres Gewicht, höhere Herstellungskosten, größerer Instandhaltungsaufwand. Und was nützt ein überlegener Motor auf der Rennstrecke, wenn Zuverlässigkeit und Fahrverhalten zu wünschen übrig lassen.

Bei Norton blieb man immer relativ nahe an den Serienmaschinen. Joe Craig betrieb eine konsequente Weiterentwicklung, ohne das Grundkonzept je in Frage zu stellen, was ja auch vom Budget her nicht möglich gewesen wäre. Das Ergebnis waren zuverlässige, ausgereifte Motorräder, die durch ihre hervorragenden Fahrwerke die vorhandene Leistung auch auf die Straße bringen konnten. Dieses Konzept bewährte sich erstaunlich lange, auch wenn fast jährlich neue Konkurrenten auftauchten, um Robin Hood das Leben schwer zu machen. Und die hatten stets mehr Pferdestärken als er!

„Papa, Norton ist einfach cool.“, höre ich da meinen Sohn sagen. Ja genau, wie ein Fels in der Brandung steht der Königswellen Einzylinder da, respekteinflößend und irgendwie unnahbar. Und das macht wohl die enorme Faszination aus.