„the Unapproachable „ - NORTON Model 16 H 500sv 1924

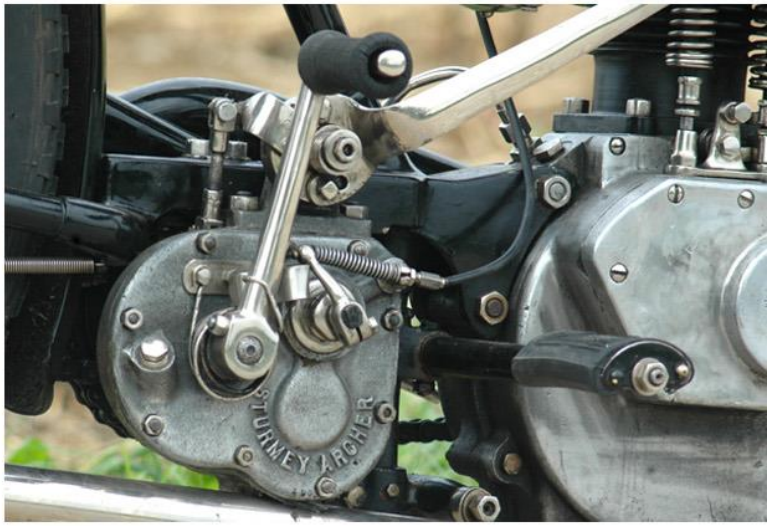
James Lansdowne Norton, (oder einfach „Pa“, wie ihn seine Angestellten, Freunde und wohl auch seine Kollegen bei der Heilsarmee nannten) hatte während des ersten Weltkriegs begonnen, seine Modellserien durchzunummerieren. Nicht berücksichtigt wurden dabei die frühen Modelle ab 1902, weil sie mit zugekauften französischen Motoren von Garrard und Peugeot ausgerüstet waren – mit einem V2 Motor letzterer Marke hatte ja Rem Fowler 1907 die erste Tourist Trophy gewonnen. Nummer 1 war also die 1908 entwickelte 633er mit 82mm Bohrung und 120mm Hub, die bis dahin „Big Four“ hieß. Sie wurde ebenso unglaublich lange gebaut wie die Nummer 2, die seitengesteuerte 490er mit den klassischen Massen 79 x 100 mm (bis 1954!!). Sie hieß anfangs „312“ und nach ihrer Modernisierung mit Kettenantrieb 16 H. Das „H“ stand für „Home Market“.

Pa Norton mag ein tüchtiger Techniker gewesen sein und wird heute als „Vater der englischen Motorradindustrie“ bezeichnet, aber geschäftstüchtig war er nur in sehr beschränktem Umfang. Seine Motorräder waren immer auf Schnelligkeit und Sportlichkeit konzipiert, dass sie dabei tatsächlich auch robust, langlebig und zuverlässig waren, konnte er lange nicht transportieren. Erstere Charaktereigen-schaften garantierte er sogar: jeder Motor seiner Sportmodelle BRS (Brooklands Road Special) und BS (Brooklands Special) wurde von der Fabrik in Birmingham auf die Brooklands Rennbahn gebracht, dort in immer denselben Rahmen eingebaut (diese Maschine steht heute im Museum in Beaulieu und ist als „Old Miracle“, das „alte Wunder“ weltberühmt). Dann trieb sie der Tuner und Rekordfahrer D. R. O’ Donovan mit Spitzengeschwindigkeiten jenseits von 65 (BSR) bzw. 70 Meilen (BS) um den Rundkurs, bevor sie zurück im Werk in die dafür vorgesehenen Fahrgestelle eingebaut und samt Zertifikat an den Kunden gebracht wurden. Das ging nur deshalb, weil der Output des Werks überschaubar war, nicht mehr als 100 Maschinen im Jahr sollen entstanden sein!

GA
8773

GA8773

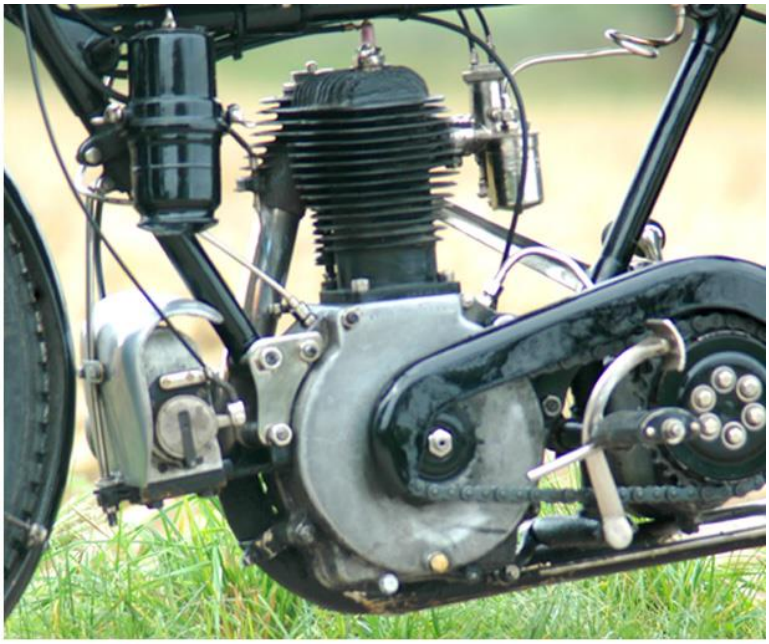
Norton

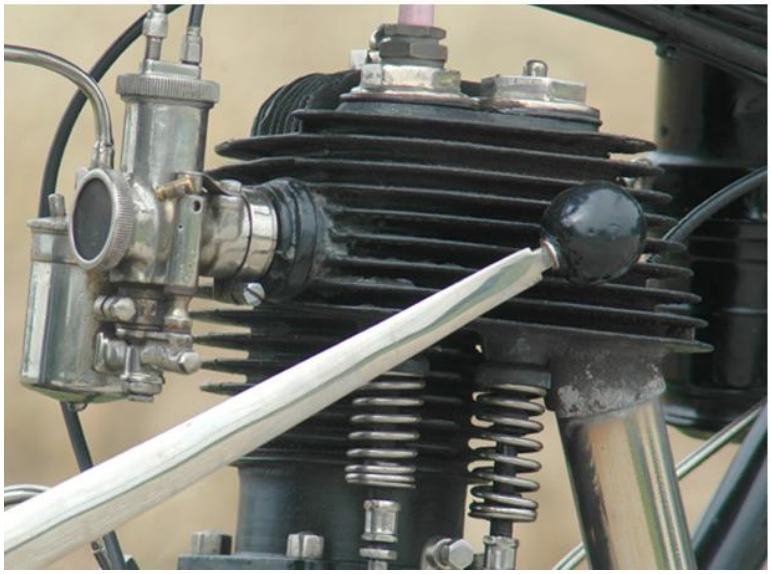

STURMEY ARCHER

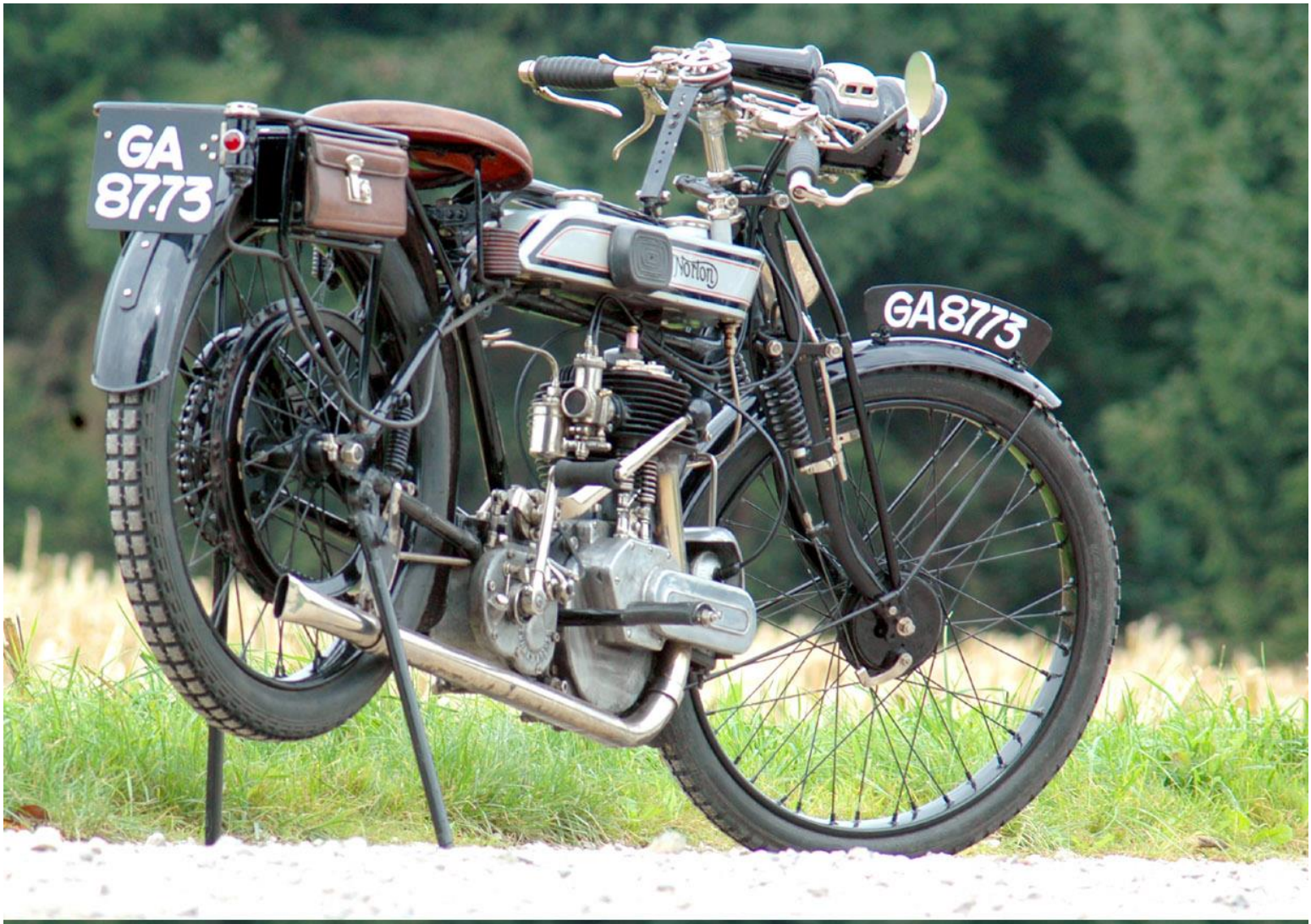
Norton
GA8773

Deshalb geriet Norton auch immer wieder in Schwierigkeiten, da half auch der Nickname „the Unapproachable Norton“ – die unerreichte Norton, nichts. 1913 erfolgte die Liquidation, der „Norton Manufacturing Company“. Zum Glück sprangen ehemalige Lieferanten und befreundete Nachbarn ein, und noch im selben Jahr wurde die „Norton Motors Limited“ gegründet. „Pa“ Norton blieb technischer Direktor, bekam aber mit C. A. Vandervell einen Generaldirektor vorgesetzt. Dem gelang es dann auch, einen Militärauftrag an Land zu ziehen: Einige Hundert Big Four sollten an die russische Armee geliefert werden. Dass die meisten davon England nie verließen, stellte sich als Glück heraus, denn die Maschinen mussten nur umgefärbt werden und konnten nach Kriegsende sofort den Markt decken, wo andere Hersteller erst langsam wieder mit der Produktion beginnen mussten!

Der Renner nach Kriegsende war die 16 H mit Kettenantrieb und Dreiganggetriebe. Sie war stark genug, dass Norton 1920 damit sein Werksteam ausstattete. Zwar musste sich die Mannschaft dem Sunbeam Fahrer De la Hay geschlagen geben (auf einer ebenfalls seitengesteuerten „Longstroke“) aber dahinter lief schon „Manxman“ Douggie Brown auf der ersten Norton ein, unter den achtzehn Finishern waren zehn Nortons, manche sogar noch mit Riemenantrieb! Also probierte man es im nächsten Jahr wieder, musste aber erkennen, dass die Zeit für seitengesteuerte Renner vorbei war: AJS genügte ein ohv Modell, die 350er „BigPort“, um damit sowohl die Junior als auch die Senior TT zu gewinnen! Nur drei Nortons kamen ins Ziel, der beste war ein Privatfahrer als sechster. So dauerte es nicht lange, dass auf Basis der 16 die 18 entstand, Nortons 500er ohv. Alec Bennetts Sieg damit bei der Senior TT 1924 kam gerade rechtzeitig, dass ihn „Pa“ Norton noch erleben durfte – er starb im Frühjahr 1925 an Darmkrebs.






GA
8773
NoNoD
GA8773

GA8773
NoNoD