

“Downgrade” - NORTON CJ 350ohc 1934



Wenn an Motorradfahrerstammtischen über englische Rennmaschinen - oder auch englische Motorräder im Allgemeinen – diskutiert wird, fällt früher oder später unweigerlich ein Name: Norton. Keine andere Marke steht so für Rennsporttradition wie die aus Birmingham. Im speziellen geht's um einen bestimmten Motortyp, nämlich den Einzylinder mit der obenliegenden Nockenwelle, den Königswellenmotor, der in der Manx seine Hochblüte erlebte. Und der entstand folgendermaßen:

„1907 wurde zum erstenmal eine Tourist Trophy auf der Isle of Man gefahren. Damals war alles noch ganz anders, als es heutzutage üblich ist. Die startberechtigten Maschinen mussten einem bestimmten Reglement entsprechen: Kotflügel, richtige Sättel und Auspuffanlagen waren vorgeschrieben, eine Hubraumbegrenzung gab es nicht, gewertet wurde in zwei Kategorien: Einzylindermaschinen, die mit einer Gallone Treibstoff 144 Km weit, und Zweizylinder, die damit 120 Km weit kommen mussten. Weil die Strecke nur 25,6 Kilometer lang war und noch nicht über die Berge führte wie in späteren Jahren, brauchten die Maschinen auch kein Getriebe und hatten noch durchwegs Keilriemenantrieb. Sieger dieser ersten TT der Zweizylinderklasse wurde Rem Fowler auf einer Norton, die mit einem Peugeot Motor ausgestattet war. Danach allerdings war

erstmal Schluss mit Norton-Siegen, zweite Plätze 1921 und 1923 waren die magere Ausbeute. Deshalb wurde Walter Moore als Konstrukteur und gleich auch als Rennleiter engagiert, er sollte die Rennsport-Abteilung auf Vordermann bringen. Obwohl Moore nicht viel Zeit hatte, den OHV Motor zu überarbeiten, gewann Alec Benett mit einem solchen die Senior TT 1924, und Stanley Woods 1926. 1925 stürzte Benett in Führung liegend auf der Norton, gewann dafür 1926 auf einer Velocette mit Königswellenmotor die Junior TT. Diese „Cammy-Velo“ war für Walter Moore Vorbild auf der Suche nach einem neuen Konzept für 1927: es entstand ein völlig neues Motorrad, die CS1 (was für „Camshaft Sports Model One“ steht). Alec Benett gewann damit auf Anhieb, nachdem Stanley Woods auf einer identischen Maschine überlegen in Führung liegend wegen eines Kupplungsdefekts ausgeschieden war.

In den nächsten zwei Jahren musste sich Norton jeweils Sunbeam geschlagen geben, weil der ständig weiterentwickelte Motor zunehmend thermische Probleme bekam, die Walter Moore nicht in den Griff bekam. Er verließ Norton, um für NSU in Deutschland einen sehr ähnlichen Motor zu entwickeln. Ihm folgte „Professor“ Joe Craig als Rennleiter bei Norton nach, vorher war er dort selbst als Fahrer angestellt. Er bereitete die von Arthur Carroll modifizierten OHC Motoren für die Rennen so perfekt vor, dass Norton damit zum Seriensieger bei der TT wurde, nämlich 1931, 1934, 1936-38, 1947-54 und noch einmal 1961.“



Norton Königswellenmodelle gab es als 500er unter der Bezeichnung CS1, die 350er hießen CJ. Maschinen mit dieser Bezeichnung bot Norton bis 1939 an, nach 1931 waren sie allerdings zur Tourenauführungen „downgegradet“ worden. Die erfolgreichen Rennmaschinen waren zur „International“, kurz „Inter“ umgetauft worden. Hier auf den Fotos haben wir eine CJ aus dem Jahr 1934, 71 mm Bohrung und 88 mm Hub ergeben exakt 348ccm Hubraum. 18 PS Leistung bei 5500 U/Min. genügte damals, um die 137 Kg (leer) schwere Maschine auf eine Spitzengeschwindigkeit von 165 Km/h

(Werksangabe) zu bringen. Sicher zu wenig, um im internationalen Rennsport Mitte der dreißiger Jahre noch mithalten zu können, aber bei lokalen Rennen musste man sich nicht blamieren damit. Diese spezielle Maschine kam nach ihren Jugendjahren in England in die Schweiz, wo sie zuerst noch im harten Wettbewerb stand, bevor sie vom zweiten im erhaltenen Fahrzeugbrief eingetragenen Besitzer nach seinen Vorstellungen verschönert wurde. Der Drehzahlmesser zB. entspricht ebenso wenig der Normalausstattung wie der brünierte Zylinderkopf (der nichts mit einem „echten“ Bronzekopf zu tun hat).

Wer sich für die Norton Königswellenrenner im speziellen oder Rennmaschinen im allgemeinen interessiert, der sei auf die Buchreihe „Motorrad-Legenden / historische Grand Prix, Tourist Trophy und Brooklands Rennmaschinen“ hingewiesen. Demnächst erscheint der dritte Band, der bereits hier bestellt werden kann: <https://www.hollinek.at/buecher/technik/auto-motorrad-fahrrad/item/298-motorrad-legenden-teil-3.html>



