WAS STECKT HINTER DEM NORTON REVIVAL?

Stuart Garner spricht

Pünktlich zum ersten Österreich-Auftritt des großen britischen Sporteisen Klassikers trifft Reitwagens Edelreporter Sir Alan den Mann, der Norton wieder an die Macht bringen will. Stuart Garner erklärt und wir fragen: Flagshipstores zwischen Shanghai und Singapur? Schweighofer und Deus Moto in den Alpen? Tourist Trophy Werksteam und eigene Motorenentwicklung? Was ist hier eigentlich los?

RW: Wie groß? Wieviel? Warum?
Stuart Garner: Wir sind 120 Leute auf über 4000 m² Fabriksfläche. Wir haben 1000m2 für die Schweiß- und Montagestationen dazu gebaut und öffnen im April noch mal 1200m², in denen die 650er Twin und die V4 Produktion eingerichtet werden. 2018 haben wir knapp 1000 Nortons gebaut, aber wir bekommen mit den 650ern und der V4 einen ordentlichen Wachstumsschub. Von der V4 haben wir erst ein paar Dutzend ausgeliefert, haben aber derzeit 200 Käufer plus ein paar hundert Vororder. Die kommen aus allen möglichen Zielgruppen. Die 2019er Produktion ist damit praktisch ausverkauft. Wir werden voraussichtlich 500 Stück bauen und das fühlt sich für uns richtig an. Wenn wir mehr davon machen, verliert die V4 vielleicht etwas an Exklusivität.

RW: Hat die V4 Entwicklung lange gedauert und bringt ihr sie auf die Rennstrecke?
Stuart Garner: Für Simon Skinner (Design-Chef) und mich war klar, dass wir Norton zurück auf die Rennstrecke bringen. Um das rasch zu erledigen, haben wir am Anfang mit Aprilia-Motoren gearbeitet, aber wir waren sicher, dass Norton Heritage bedeutet, so bald wie möglich einen eigenen Motor, ein eigenes Chassis zu bauen. Wir sind 2011 mit der Commando zu früh, zu hastig raus gegangen und das hat uns schwer in den Hintern gebissen. Heute sind wir sehr sensibel und geben Motorräder frei, wenn wir sicher sein können, dass sie fertig sind. Am Ende ist es ein 72° V-Motor geworden. Die Aprilia hatte 65°.

RW: Wie sind die wassergekühlten 650er Twins entstanden?
Stuart Garner: Der Motor ensteht praktisch aus einer Zylinderbank der V4 mit etwas mehr Hub an der Kurbelwelle. Wir waren mit den Werkzeugen rasch fertig und können im April mit der Produktion starten, aber die ganze Entscheidung für zwei brandneue Motorfamilien bedeutet eine große finanzielle Belastung für ein so kleines Unternehmen. Gleichzeitig bleiben die luftgekühlten Stoßstangen-Twins der Commando Familie in Produktion. Komplett uneingeschränkt neben V4 und 650er.

RW: Die Atlas zielt auf Scrambler-Publikum.
Wie sieht's mit reinen Asphalt 650er Nortons aus?
Stuart Garner: Davon wird es einige geben. Das „Superlight" Modell wird John McGuiness in der Lightweight TT an den Start bringen und wir arbeiten an einer zulassungsfähigen Version des TT-Racers. Beim ersten Auftritt der Superlight in der NEC-Show haben sich die Leute endlos draufgestürzt. Sehr starke Reaktion. Mich hätte sowas auch erwischt. Eines meiner letzten Motorräder war eine Suzuki RGV250.

RW: Ihr habt einen Deal mit dem 650er Motor zusammen mit Zongshen in China eingefädelt?
Stuart Garner: Ja, das ist richtig. Zongshen brauchte einen Euro4 und 5 kompatiblen Mittelklassemotor. Interessant war, dass du vor einem Milliarden-Unternehmen stehst, Zongshen baut 4,5 mio Motoren und 2,5 mio Motorräder. Aber sie hatten kein Euro4 Produkt. Unglaublich. Andere Hersteller wollten mit denen nicht arbeiten. Aus Angst vor der Konkurrenz. Wir sind als Kleinhersteller sehr froh über die Kooperation. Eine reine Technologie-Vereinbarung ohne Einfluss auf den Namen Norton. Es geht um eine Menge Geld und die haben alles im Voraus bezahlt. Die Norton Anteile haben damit nichts zu tun. Wir sind immer noch 86% Eigentümer.

RW: Bei wem liegt der Rest?
Stuart Garner: Drei Einzelpersonen. Gute Freunde.

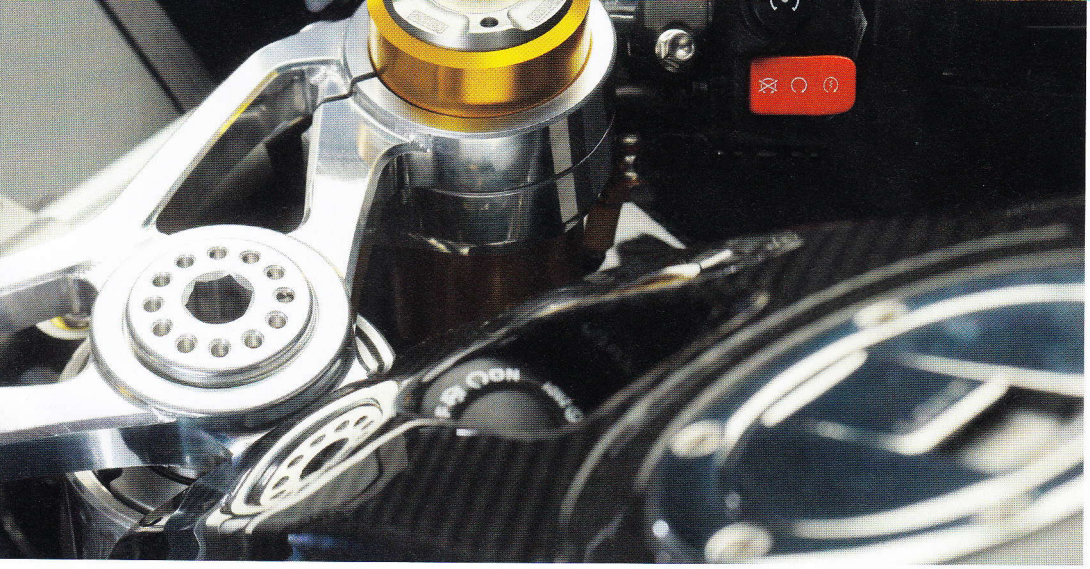
RW: Ist Deine Kompressor 650er noch ein Thema?
Stuart Garner: Sicher. Wollen wir unbedingt bauen. Der Motor läuft und wir sollten 170PS ohne Ladedruck Exzesse bekommen. Der erste komplette Prototyp sollte im März oder April rausgehen. Produktionsstart Frühjahr 2020. Wird eine ziemliche Rakete. 650er Twin mit Superbike-Leistung.

RW: Werdet ihr Norton verkaufen?
Stuart Garner: Gerade heraus: Nein. Warum auch? Keine Nadelstreif-Krawattinger, sondern starker Markenaufbau eng an den Eigentümer gebunden, oft Familiengeschäfte, das hat Unternehmen zum Wachsen gebracht. Norton ist ein langfristiger Erfolg.

Alan Cathcart

fahrungen mit der Asiatischen Seele, sammelte weiterhin Rennsporterfolge. Vor rund zwei Jahren hat er sich endlich voll der englischen Kultmarke verschrieben, „auf einer Wellenlänge mit CEO Stuart Garner soll Norton Motorcycles wieder zu einem Global Player der Motorräder werden." Soviel zur Basis, was haben wir davon? Norton lebt. Wer dachte, dass die Norton Commando (oder Commander mit Wankelmotor) das letzte Lebenszeichen der bis damals über

God save the Nortons: feinste Naht, vollendetes Carbon.



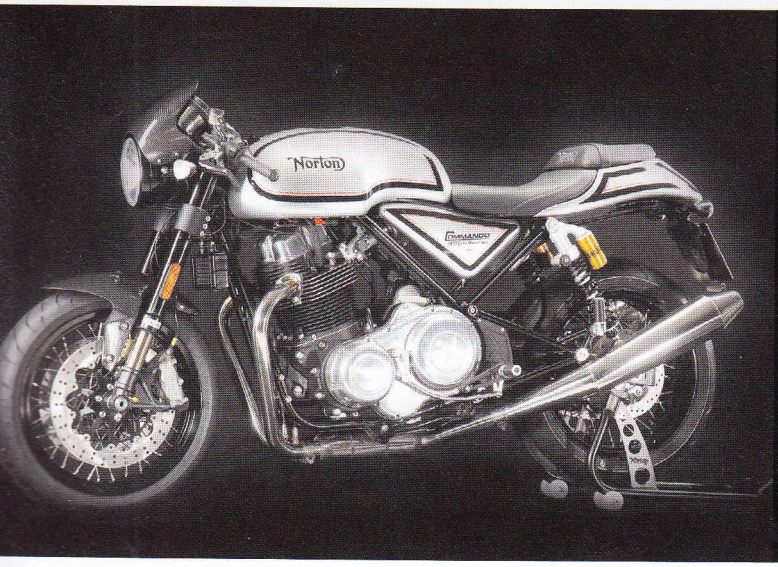
geren Leser muss man da kurz um Ehrfurcht bitten. Als die Königsklasse des Straßen-WM-Sports noch mit 500ccm-Zweitaktern angriff, kämpfte jener Andi etwa 1991 gegen den überbevölkerten Olymp: Rainey, Doohan, Schwantz, Kocinski, Gardner, Lawson, Barros, Pons, um nur einige zu nennen. Leuthe überlebte die explosiven Zweitakter am absoluten Limit, fokussierte sich dann aber sukzessive aufs Management, brachte Italjet wieder nach oben und leitete ab

Was für eine Brücke. Fräsmassiv, schlanker geht´s nicht. V4 RR.

Alle Nortons
einst&jetzt: Race&Kult

Commando 961, die Klassiker

961ccm-Twin mit 270° Zündfolge, luft-/ölgekühlt, 2V per Stösselstange/Hydrostössel gesteuert, 88mm x 79mm, 10,1:1 verdichtet, 72 PS bei 7.500rpm, 67Nm bei 6.500, Euro4! Voll einstellbare 43mm Öhlins USD, 65,5°. 17-Zöller (vo: 120, hi: 180mm), 1.400mm Radstand: hallo Winkelwerk! 2 klassische Öhlins Federbeine, Druck- und Zugstufe einstellbar. 2xBrembo 320mm, ABS. 3 Versionen: Sport (naked), Café Racer, California (höherer Roadster-Lenker). Besitzerstolz ab 24.000,- Flocken



Dominator, die edlen 961er.

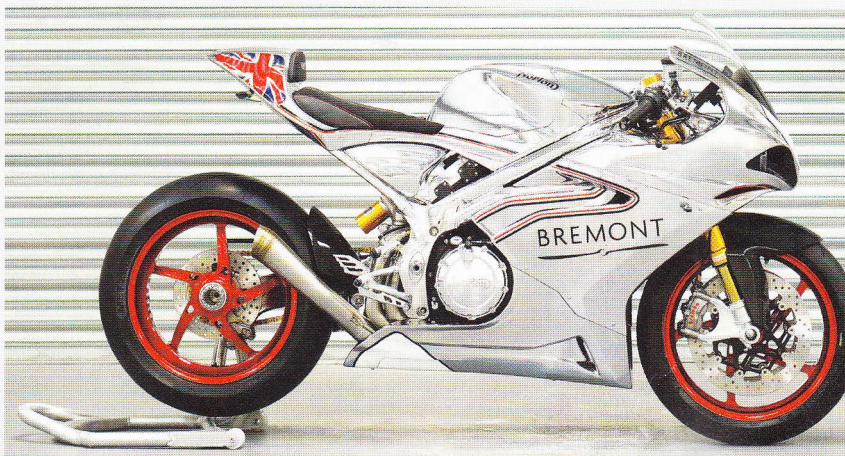
Geometrie- und Motorbasis der Commando: hier aggressiver, edler, schneller im Sitz. Jeder riecht es mit den Augen: Absolutely handmade! Neben vielen optischen Details sticht die virtuos geschweißte Gitterrohrschwinge hier noch mehr ins Auge. Erhältlich als Standard, Black Line oder Pollished Line. Die ganze Dominator Geschichte begann 1947 und geht weiter: Ab 28.000,- Flocken ist man dabei.

der Jahrtausendwende zahlreiche GP-Teams. Herausgegriffen sei die Führung des Suter-Stalls. Etwa 2014 hatte er drei WM-Konstrukteurstitel am Konto. Neben Andis herausragender Teamführung war dafür auch sein Riecher für Talente verantwortlich. Wir sagen nur: Ein gewisser Marc Márquez wurde 2011 ins Moto2-Team Catalunya Caixa Repsol verhaftet und auf die Suter gesetzt. Unter Leuthe!
Bei Mahindra machte Andi wichtige Er-

Dominant bis heut. Klare Ausgleichsbehälter, Analoguhren.

Atlas, die Einsteiger vom Christkind?

Der neueste Norton Murl (siehe Interview): 650ccm-lc-Viertakter mit DOHC: Würdiger Einstieg ins Adelsgeschlecht mit 84 PS bei 11.000rpm und 64Nm. Derzeit 2 Linien: Atlas Ranger mit 19 Zoll vorne, bei der Nomad mit klassischen 18 Zoll, edle Speichen. Der vollverkleidete Streetracer Superlight ist derzeit nur eine Studie. 1.470mm Radstand, 178Kg, also ein absolut solides, modernes Eisen mit anmutiger Optik. Jedes Detail wertig und technisch voll dabei: Stahlrohr-Peri-Rahmen mit Alu-Schwinge, 50mm USD voll einstellbar, hinten progressiver Monoshock, Vorspannung einstellbar, wie vorne: 200mm Federweg. Alle Atlas leider erst im Dezember: Richtpreis Nomad: ab 13.900,-

V4 RR, developed at TT.

Man kann sich nicht sattsehen. Und nach der Zündung? Der 72°-Norton V4 feuert 200PS bei 12.500Revs, und 130 Nm bei 10.000. Scharfe 82x56,8mm mit 13,6:1-Kompression. Variable Einlasskanäle, 8-fach elektronische eingespritzt steuert Ride-by-Wire vordere und hintere Zylinderbänke separat. Quickshifter und Blipper sowieso, volle Elektronik, schräglagenabhängig wie das ABS! Data-Logger, 3 Fahrmodi, SBK-Geometrie (1.430mm Radstand, 179 Kg trocken). High-End-Fahrwerk: mittragender Motor, einzigartig virtuos geschweißt der Rohrrahmen (z.B.: mit anderer Legierung am Dreieck hinterm Motor oder die schönste Schwinge am Planeten: Einarm, Umlenkung, Negàtiv-Banane, voll einstellbares Öhlins TTXGP Norton Zentralfederbein). Öhlins TTXGP Norton Gabel, Geometrie je nach Track adaptierbar. Lenkungsdämpfer und gesamte Bremserei: schon aus´m Öhlins Race-Regal! Optional gibt´s den um 8 Kilo leichteren Titan-Topf, Spruch und Optik: verkünden den Wahnsinn dieses Superlativ-Radls. Kurzum: Das gesamte Fahrwerk wurde im Race-Bike SG5 TT auf der Isle of Man im Rennen entwickelt. Hier trifft unbeschreiblicher Irrsinn auf bis dato unbekannte Schönheit, muss man live erleben, wenige werden...: 45.900,- Eier! Klingt viel, Andi aber klärt trocken: „Was da drinn´steckt, kriegst in keinem anderen Bike, schon gar nicht günstiger."