WANKELDORF

TEXT UND FOTOS:
UWE LÜTJOHANN

Friedenspfeife: Clemens Bubner lässt es nach erfolgreicher Motorüberholung bei der Norton F1 kräftig rauchen

Es gibt Menschen, die wollen einfach nur Motorrad fahren, und es gibt andere, denen reicht das nicht. Sie suchen die spezielle Herausforderung in ihrem Hobby. Besonders unverzagte Norddeutsche mit gallischer Lebensphilosophie kümmern sich um DIE SELTENEN NORTON mit Wankelmotor. Sie lassen sich von der Technik nicht unterkriegen

Wir befinden uns im Jahr 2010. Deutschland ist von den „Schüttelhubern“ besetzt. Ganz Deutschland? Nein! Ein von unbeugsamen Wankel-Freaks bevölkertes Dorf in Norddeutschland hört nicht auf, dem Hubkolbenmotor Widerstand zu leisten. Und das Leben ist nicht leicht für die eifrigen Norton-Fans, die aus unbefestigten Lagern Qualitätsprodukte machen müssen, die von den Briten nie erreicht werden konnten.

DIE ODYSSEE

Für die meisten Motorradfahrer sind Motorräder mit einem Kreiskolbenmotor in etwa dasselbe wie ein im Garten notgelandetes Ufo von Alpha Centauri: Sie verstehen die Technik nicht, und sie haben Angst davor. Die Wenigen unter uns, die genügend Mut aufbringen, ein Wankelmotorrad zu kaufen, stellen es meistens ins Wohnzimmer neben die Vitrine. Die rotierende Technik gilt selbst unter erfahrenen Bastlern als kaum beherrschbar, und wenn die Motoren doch einmal laufen sollten, saufen sie den Zaubertrank angeblich eimerweise aus dem Fass. „Stimmt alles nicht“, sagen unsere Helden aus dem fernen Schleswig-Holstein. Aus einer zwanzig Jahre alten Norton Wankel kann man mit intelligenten Tricks und überschaubarem Budget ein zuverlässiges Motorrad machen, das für viele zehntausende Kilometer unproblematischer großer Fahrt gut ist. Man muss nur wissen, wie.

DER KAMPF DER HÄUPTLINGE

Die Geschichte der Norton Wankel ist so ungewöhnlich wie die ganze Firmengeschichte der britischen Traditionsmarke. Nachdem 1975 die NVT (Norton-Villiers-Triumph) in Konkurs gegangen war, wurde es still um den Motorradbau in Shenstone nahe Birmingham. Norton existierte als Entwicklungsfirma weiter, bei der damaligen Übernahme von Triumph hatte man die Wankelentwicklung für Motorräder geerbt. Viele Hersteller hatten übrigens Wankelprojekte in der Entwicklungsphase, bis zur Marktreife wurden aber vor allem aus technischen und finanziellen Gründen nur die wenigsten gebracht, etwa von Hercules, Suzuki, Van Veen und von Norton. Auf der Basis eines

Erfolgreiches Renngerät: Norton F1 als Glanzlicht der Kreiskolben-Engländer

Alles Wankel? Wankel-Druide Bubner zwischen seinen Schätzen

Asterix und zwei Mal Obelix: Stephan Bieske auf dicker Norton „Commander“ (im Bild links), Clemens Bubner auf der wendigen „Classic“ (Mitte) und Christian Bieske auf dem Urahn, der „Interpol“

Talisman als Schlüsselanhänger: Auf, dass der Kolben ewig kreise…

Hercules-Stationärmotors wurde dort zunächst ein luftgekühlter Zweischeiber mit etwa 75 PS entwickelt.

Kurioserweise wurde die Norton Wankel als P41 „Interpol“ von 1983 an zunächst ausschließlich für die britische Polizei gebaut und erst Jahre später auf der selben Basis zur unverkleideten P43 „Classic“ umgestrickt. So konnte man übrig gebliebene Teile weiter verwenden und die Produktionsanlagen auslasten. Um die prekäre Kühlung zu verbessern, wurde dann die Norton „Commander“ mit einer Wasserkühlung versehen. Die letzte Evolutionsstufe war die legendäre „F1“, die aus den erfolgreichen „RCW 588“ Werksrennern weiterentwickelt wurde. Der Wankelmotor erwies sich als dermaßen konkurrenzfähig, dass man zweimal mit ihm die britische Meisterschaft und einmal (1992) sogar die Tourist Trophy auf der Isle of Man gewinnen konnte.

Die F1 besaß, wie die anderen Wankelmotorräder auch, einen Zweischeiben-Kreiskolbenmotor mit zwei mal 294 ccm, der in dem Superbike damals konkurrenzfähige 95 PS ablieferte. In der Rennversion waren es sogar zwischen 120 und 140 muntere Pferdchen. Trotz der Siege war die Produktion kein wirklicher Erfolg. Das mag an den unzeitgemäßen Fertigungstoleranzen gelegen haben oder auch am exorbitanten Preis der Maschinen, der deutlich über dem der direkten Konkurrenz lag.

DER SEHER

Clemens Bubner ist so etwas wie der Druide unter den Wankel-Freunden. Früher hat er lange als Mechaniker bei Norton gearbeitet und dabei auch Rennmotorräder für die „Battle-of-Twins“-Serie abgestimmt. Im besten Sinne begleitet wird er von seiner Frau Katrin Kassner, die ebenfalls vom Virus infiziert ist. Die meisten Wankel in der Familiengarage, wie etwa die ultraseltene F1, gehören ihr.

Zum engsten Kreis der Wankel-Bewegten gehören auch die Brüder Stephan und Christian Bieske, die durch eigene Erfahrungen den Zaubertrank des Wissens mit kochen. Clemens Bubner und Stephan Bieske verraten die notwendigen Umbaumaßnahmen, damit Wankelmotorräder zuverlässig werden.

„Wenn etwas am Motor defekt ist, hört man das oft. Bei manchen Motoren muss man die Seitenteile neu anpassen und mit Molybdän beschichten“, verrät Edelschrauber Bieske. Eine zu enge Passung des Nadellager-Käfigs der Exzenterwelle verhindert zuweilen eine wirkungsvolle Schmierung und wird entweder abgedreht oder das Lager wird gegen

Beim Schüttelhuber gefährlich, für den Wankel normal: fast schon weiße Ablagerungen am Auspuff

ein verbessertes ausgetauscht. Eine produktionsbedingte Kante an der Exzenterwelle sorgt ebenfalls bei einigen Motoren für einen Stau des mit schmierendem Öl angereicherten Luftstroms und muss entfernt werden. Die Welle muss anschließend neu gewuchtet werden. „Am wichtigsten ist aber, dass der Motor genügend Luft bekommt“, verrät Bubner. So werden die serienmäßigen SU-Vergaser magerer abgestimmt, was mehr Leistung und einen akzeptablen Verbrauch von sechs bis sieben Litern bringt. Die originalen Schwimmernadelventile werden durch Kugelventile ersetzt.

Die Elektrik von Lucas, in der Szene „Prince of darkness“ genannt, wird auch oft überarbeitet. Stephan Bieske und Clemens Bubner haben beispielsweise das Abblend- und Fernlicht über ein eigenes Relais geführt, um im Dunkeln gut sehen zu können. Die originalen Öldruckstoßdämpfer von Koni versagen nicht selten ihren Dienst, weil sie bei der Commander genau im heißen Bereich des Motors liegen und keine Kühlung unter der Verkleidung bekommen. Dadurch wird leider das Öl zu dünn, um eine ordentliche Dämpfung zu erreichen. Stephan Bieske hat deshalb Gasdruckstoßdämpfer von Bitubo mit Koni-Federn zusammen gebaut. Mit Erfolg.

„Darüber hinaus muss auch das Dichtlippen-Spiel des Kolbens stimmen, damit der Motor seine volle

Leistung bringt. Das gilt besonders für die thermisch anfälligeren luftgekühlten Motoren“, erklärt uns der Wankel-Zauberer Clemens. Anfällig ist unter anderem auch das Luftfiltergehäuse. Serienmäßig ist es aus Thermoplast. Es verformt sich und verliert durch die Hitze Gehäuse-Nieten, die dann vom Motor angesaugt werden und entsprechenden Schaden anrichten können. Ein selbst gebautes Glasfasergehäuse sorgt hier für Abhilfe. Ist der Motor ohnehin auseinander, bringt man das Seitenteil am besten zum Beschichten mit Chrom-Molybdän, um die Reibung des Kolbens und damit den Verschleiß zu vermindern. Aus Kostengründen probiert Clemens Bubner zur Zeit bei der F1 auch eine Beschichtung mit Teflon aus.

NORTON F1 ALS GLADIATOR

Die seltenste unter den Seltenen ist die F1. „Um dieses Motorrad besitzen zu können, habe ich meinen schlecht bezahlten, aber geliebten Job bei der TAZ aufgegeben und eine besser bezahlte Arbeit bei einer medizinischen Firma angenommen“, erinnert sich Katrin Kassner. Für damals fast unerreichbare 23 000 Mark wechselte das nur 66 Mal gebaute Superbike seinen Besitzer. „Was wir nicht wussten, war, dass es sich um einen in Deutschland nicht zulassungsfähigen Prototypen handelte“, graust es den beiden noch heute. Das volle Programm war nötig, um die F1 fahrbar und anmeldefähig zu machen. Vor allem die Abgaswerte erwiesen sich als problematisch. Heute sorgen 32er-Bing-Vergaser für die Befüllung des

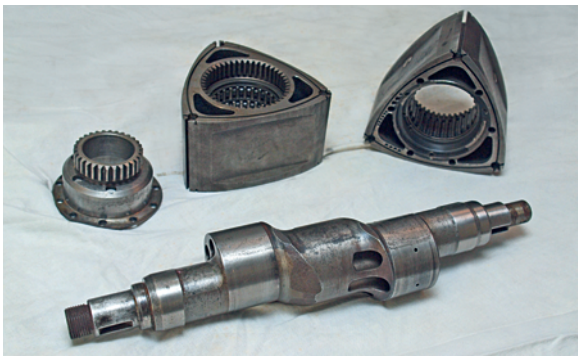
Wankel als Beziehungsstifter: Clemens hat seine Frau Katrin über das gemeinsame Interesse an der exotischen Technik kennengelernt

Läufer (dreieckiger Rotor) dreht sich exzentrisch im Gehäuse (doppelovaler Stator). Geniales Prinzip, aber nichts für Bastel-Novizen

Rotationsmotors mit Frischgas. Ein neu gebauter Zwischenkühler vor den Vergasern kühlt die aus dem Motor abgeleitete, ölvernebelte Luft deutlich herunter, und ein großer dreireihiger Wasserkühler erledigt selbiges mit dem Motor. Wer eine der raren F1 erwerben möchte, muss sich auf eine Ausgabe jenseits der 20 000-Euro-Marke einstellen.

CLEMENS UND KATRIN BEI DEN BRITEN

Überhaupt ist es nicht einfach, an eine Norton Wankel heranzukommen. Alle Modelle zusammengenommen wurden nur etwa 500 Stück gebaut. Die meisten dieser Fahrzeuge stehen in Sammlungen, gefahren werden in Deutschland vielleicht weniger als zwanzig. Man muss also große Wege gehen, wenn einmal ein Motorrad auf dem Markt erscheint. Dazu gibt es eine nette Anekdote von Clemens Bubner und Katrin Kassner: Das Ehepaar kehrte vor einigen Jahren sonntags von einer 2000 Kilometer langen Einkaufstour aus Brighton und Southhampton zurück, wo man zwei bei Ebay ersteigerte Norton-Wankelmotorräder abgeholt hatte. Abends wurde erneut bei Ebay herumgestöbert. Nach wenigen Minuten war eine weitere Norton ersteigert, und am Montag fand man sich dann auf der Autobahn Richtung Calais wieder. Auch dieses Motorrad musste aus England abgeholt werden. „Wenn man eine Norton Wankel zum Fahren besitzen möchte, kauft man sich am besten ein Fahrzeug mit höherer Kilometerleistung. Dann kann man sicher sein, dass es sich um ein relativ zuverlässiges Fahrzeug handelt. Trotzdem müssen noch einige Optimierungen erfolgen“, gibt Stephan Bieske Interessenten mit auf den Weg. „Und man muss bereit sein, nach England zu fahren.“ Ersatzteile sind jedoch ein großes Problem. Wer Teile hat, gibt sie nicht her.



Wenige bewegliche Teile im Dienste der perfekten Umdrehung: Nadellager, Läufer und Exzenterwelle reichen aus

WANKEL AUF GROSSER ÜBERFAHRT

Warum aber nahmen Hersteller und Kunden die erheblichen Probleme mit dem ungewöhnlichen Antrieb auf sich? Eine Probefahrt soll Klarheit bringen. Bereits im Stand läuft der Motor rund und seidenweich. Warm gefahren erweist sich das Aggregat als vollkommen vibrationsfrei. Der Durchzug beim Beschleunigen ist über das gesamte Drehzahlband gleichmäßig und für die damalige Zeit durchaus kraftvoll. Den Motorsound kann man getrost als „ungewöhnlich“ bezeichnen, er ist unverwechselbar und einzigartig. „Ouuuiiiip“, schalten, „ouuuiiiip“, schalten. Der Klang ist eine Mischung aus bassigem Viertakt, bissigem Zweitakt und Hammond-Orgel. Ganz ohne Zweifel: Die Norton-Wankel-Motorräder machen Spaß, und es ist schade, dass sich die meisten von ihnen nur noch die Reifen platt stehen. □

Originell: Scheibenrotor als Ventilkappe