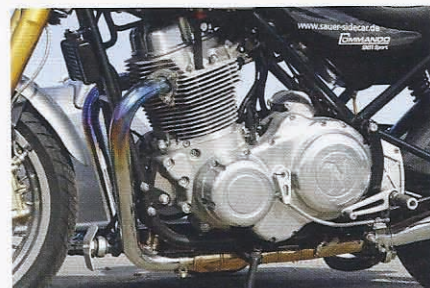


TOTAL EXOTISCH



SIE WOLLEN EIN ABSOLUT AUSSERGEWÖHNLICHES MOTORRAD, ABER DER HUND MUSS MIT. WIE WÄRE ES MIT DEM STILVOLLEN GESPANNUMBAU EINER NORTON COMMANDO 961? WARUM EIN SCHWENKER IN SOLCHEN FÄLLEN DIE BESSERE LÖSUNG IST ALS EIN STARRES GESPANN, KLÄRT DIESER BEITRAG.



Attraktiv: Der luftgekühlte Norton-961-Twin.



Italianische GS-Alternative: Ducati Multistrada im Swing-Trim.

dellen um die Käufergunst. Vor allem die Chinesen werden hier immer rühriger.

Die smarten, über den österreichischen Importeur KSR vertriebenen 650er Twins von CF Moto oder die nostalgischen Mash-Einzyylinder des französischen Handelshauses sind nur erste Vorboten. Und dann locken da noch etablierte Exoten wie CR&S, EBR (Buell) oder Avinton als Nachfolger von Wakan.

Exotisches braucht Abenteuergeist

Für Gespannkäufer gibt es durchaus Gründe, mit den Angeboten der genannten Marken zu liebäugeln, sei es deren Exklusivität oder deren günstiger Preis. Oder beides. Mash Five Hundred statt Yamaha SR 400, CF Moto 650 NK statt Kawasaki ER-6, Matchless statt Harley-Davidson. Klingt zumindest für Leute mit einem gewissen Abenteuergeist verlockender als eine dreirädrige BMW R 1200 GS.

Aber der Umbau von Exoten birgt auch Tücken. Was ist, wenn die Zugmaschine nach den ersten Ausfahrten doch nicht so für den Beiwagenbetrieb taugt, wie man erwartet hat? Gespannbauer haben in ihrer Kundenkartei so manchen Klienten, der entgegen ihrer wohlmeinenden Beratungsversuche auf seinen Vorstellungen beharrte und am Ende kreuzunglücklich war.

Oder was ist, wenn sich das ach so einzigartige Motorrad als technische Krücke entpuppt? Wer da viel Geld in andere Räder, Achsschenkelenkungen und sonstige Technik investiert hat, braucht schon ein dickes Fell und dazu ein noch dickeres Bankkonto, um die verbrannte Kohle ohne Reue abzuschreiben.

Schwenker bieten Preisvorteile

Der Normalfall ist das nicht. Daher raten wir: Wenn es schon ein Exot sein muss, dann ist vielleicht ein Schwenker die geschmeidigere Lösung. Das Motor-

Noch vor kurzem hätten wir kaum für möglich gehalten, dass mausestote Marken plötzlich wieder auferstehen. Brough Superior, Matchless, SWM, Magni, Vertemati – dagegen verblasst die Dauer-Reanimation von Namen wie Horrex oder Norton schon fast zu einem völlig normalen Vorgang. Aber auch neue Unternehmen buhlen mit attraktiven Mo-

Wieder erhältlich:
Watsonian Meteor von 1956.





rad lässt sich leicht zurückbauen, der Seitenwagen anderweitig verwenden. Zudem laufen die Montagekosten nicht ins Uferlose. Außerdem: Manche Motorräder leben von ihrem Reiz als Solomaschine. Wenn Partner/in oder Hund mal nicht mitfahren wollen, hat man den Seitenwagen im Nullkommanichts abgeschraubt und kann sein Schmuckstück einspurig genießen – so wie es der Hersteller vorgesehen hat.

Beispiel Norton Commando 961. Seit 2012 ist der Nachfolger der legendären 850er käuflich. Doch eine britische Erfolgsgeschichte à la Triumph bahnt sich bislang nicht an. Denn aufgrund schwankender Fertigungsqualität ist so manche Commando zum Stehzeug mutiert. Weder dem deutschen Importeur Tommy Wagner noch seinen nicht minder engagierten Händlern gereicht das Geschäft mit der 961 zur puren Freude.

Müller: Schwenker-Beiwagen ist gebremst

Peter Sauer hatte das Glück, eine der allerersten Maschinen über den Schweizer Importeur Egli zu erstein. Die nach seinen Vorstellungen modifizierte 961 SF lief von Anfang an einwandfrei. Und so sprach für den passionierten Gespannbauer mit Affinität zum Schwenker-Konzept nichts dagegen, der Norton ein drittes Rad anzuhängen. Schließlich hatte das mit der Voxan Street Scrambler auch schon bestens funktioniert.

Fahrwerkseitig ist die Norton mit der 43er Upside-Down-Gabel sowie Federbeinen mit Ausgleichsbehältern von Öhlins bestens gerüstet. Nur das Modell

Sport kommt mit einer herkömmlichen Tele aus. Das Bilstein-GV-Federelement am Bootsrad ist vom Beifahrersitz aus über einen Drehkegel justierbar. Die ohnehin schon bissigen Brembo-Stopper der 961 werden durch eine mit der vorderen Doppelscheiben-Hydraulik kombinierten Bremse am stilvollen Drahtspeichen-Beiwagenrad unterstützt.

Nicht nur fahrwerkseitig schlägt diese Commando die Brücke zur Moderne. Der Twin gibt sich zwar mit Luftkühlung, untenliegender Nockenwelle mit Stoßstangen zu den Kipphebeln und Trockensumpfschmierung klassisch. Doch um kurzhubige Auslegung und Kraftstoffeinspritzung kommen neue Modelle kaum mehr herum, und 270-Grad-Hubzapfenversatz gilt als probater Trick zur Vibrationsreduzierung ohne aufwendige Ausgleichswellen.

Als Beiwagen-Karosserie fungiert der aus einem Flugzeugtank entwickelte Watsonian Meteor, den das altherwürdige Werk in Blockley nach über sechs Jahrzehnten nun wieder aufgelegt hat (siehe M-G 143). In der Müller-Version ist der Sitz ergonomisch umgestaltet, neu bezogen und klappbar.

Eine Demontage für Solofahrten macht die Bremshydraulik-Trennkupplung von Stäubli in wenigen Minuten möglich. Und das Beste: Der Meteor lässt sich ohne großen Aufwand mit anderen Schwenker-Zugpferden kombinieren. Für den Fall, dass man vom ehemals so heiß begehrten Exoten – mit Verlaub – die Schnauze voll hat...

Axel Koenigsbeck
ak@motorrad-gespanne.de

TECHNIK

Müller-Norton Commando 961 / Schwenker

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 961 cm³, Leistung 59 kW (80 PS) bei 7700/min, max. Drehmoment 90 Nm bei 5200/min, Lichtmaschine 300 Watt, Batterie 12 V/11 Ah, Fünfgang-Getriebe, O-Ring-Kette, Elektrostarter.

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen, vorne Upside-down-Telegabel, hinten Stahl-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Federwege 115/100 mm.

Bremsen: Zwei Vierkolben-Festsättel mit 320-mm-Bremsscheibe vorn, Zweikolben-Sattel mit 220-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v./S., Pedal h.

Bereifung:

Vorn:..... 120/70 ZR 17 auf Drahtspeichenrad
Hinten:..... 180/55 ZR 17 auf Drahtspeichenrad

Beiwagen:

Karosserie:..... Watsonian Meteor
Fahrwerk:..... Stahlrohrrahmen, Zweipunktschluss
Radführung:..... Zugschwinge
Bereifung:..... 120/70-15 auf Drahtspeichenrad
Federbein:..... Bilstein mit externer Federverstellung
Federweg:..... 75 mm
Scheibenbremse:..... 207 mm, Zweikolbensattel
Sitzbreite:..... 43 cm
Fußraumlänge:..... 110 cm
Heckraumvolumen:..... ca. 50 l

Abmessungen Gespann:

Radstand:..... 1423 mm
Spurbreite:..... 1235 mm
Vorlauf:..... 350 mm
Vorspur:..... 25 mm
Nachlauf VR:..... 99 mm

Gewichte:

Leergewicht vollgetankt:..... 275 kg
Zul. Gesamtgewicht:..... 563 kg

Tankinhalt:..... 17 l
Mittl. Kraftstoffverbrauch:..... ca. 6,5 l/100km Super

Höchstgeschwindigkeit:..... ca. 170 km/h

Preise:..... Komplettumbau ab 9998 Euro

Hersteller:

Müller, 24398 Brodersby, Tel. 04644 893
www.mueller-gespanne.de