EUROPA

-RAD

Mitte der 1970er-Jahre versuchte die europäische Motorrad-Industrie zum Teil mit neuen, zum Teil mit traditionellen Konzepten der Übermacht der japanischen Hersteller Paroli zu bieten.

Text: Waldemar Schwarz; Fotos: Stefan Wolf

Der Kampf um Anteile am deutschen Motorradmarkt war um 1975 längst zugunsten Japans entschieden. Trotzdem versuchten traditionelle europäische Hersteller, sich selbst in der prestigeträchtigen Oberklasse mit ihren Topmodellen zu behaupten. Allen voran BMW: Das Flaggschiff der Bayern, die R 90 S, erweiterte mit reicher Ausstattung die Zweizylinder-Boxer-Baureihe nach oben.

Gleich mehrere italienische Hersteller kämpften mit ganz unterschiedlichen Konzepten um Marktanteile: Ducati hatte nur wenige Jahre zuvor die Königswellen-Zweizylinder mit 90-Grad-V-Motor eingeführt, welche vor allem durch sportliche Erfolge die Marke wiederbelebten. Moto Guzzi vertraute ebenfalls auf einen 90-Grad-V2-Motor, allerdings mit längs liegender Kurbelwelle. Der hatte bereits in der V7 sein Debüt gefeiert und sorgte vom Tourer bis zum Sportmotorrad für Vortrieb. Laverda in Breganze setzte ebenfalls auf ein eigenes Konzept: Zu den Reihenzweizylindern mit 750 cm³ gesellte sich 1973 ein wuchtiger Dreizylinder mit 1000 cm³, zwei oben liegenden Nockenwellen und ungewöhnlichen 180 Grad Hubzapfenversatz.

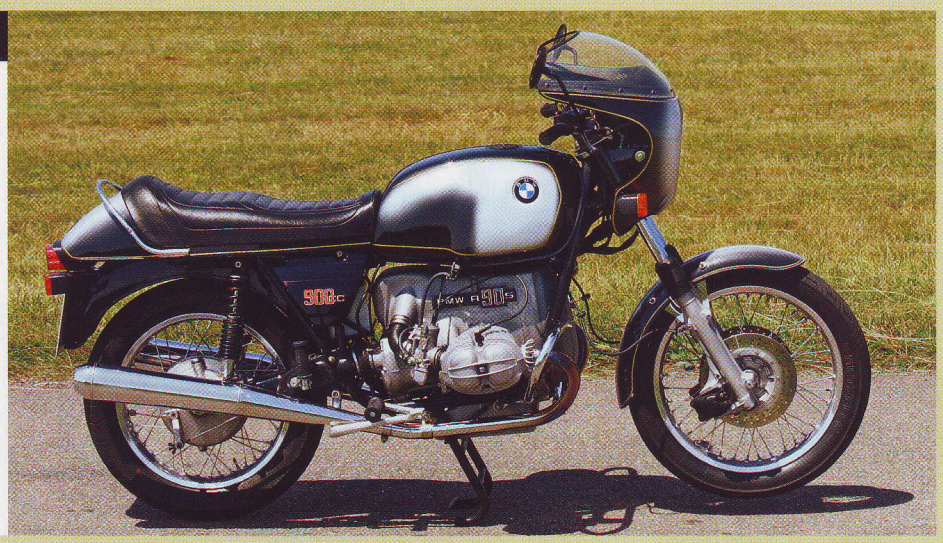
Und im Motorradland schlechthin, in England? Hier tobte der Kampf ums Überleben am heftigsten. Zumindest Triumph und Norton boten in den großen Hubraumklassen noch Modelle an. Der klassische Norton-Paralleltwin basierte noch auf den Nachkriegs-Zweizylindern und hatte im Lauf der Jahre bis auf 850 cm³ Hubraum zugelegt. Mit der Commando war die elastische Motorlagerung Isolastic ins Fahrwerk eingekehrt. Sie sollte die kernigen Vibrationen des Twins vom Fahrer fern halten.

Während die Mehrzahl erfahrener Motorradfahrer in ihrem Leben mit großer Wahrscheinlichkeit bereits einmal einen der fernöstlichen Multizylinder bewegt hat, ist die Chance, ein europäisches Big Bike der 70er-Jahre selbst zu erleben, weitaus geringer. Viele träumten von einer Königswellen-Ducati in ihrer sportlichsten Form, einer Dreizylinder-Laverda oder einer BMW R 90 S, doch nur wenige waren in der Lage, diesen Traum umzusetzen. Nur sehr vereinzelt standen britische Bikes vom Schlag einer Norton Commando auf der Wunschliste der Motorrad-

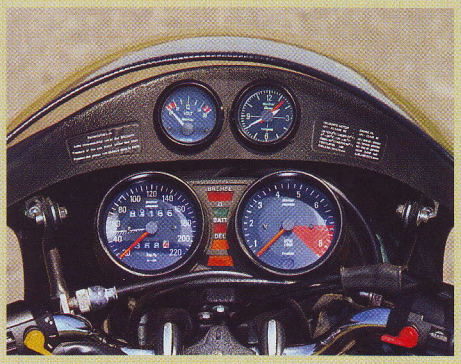
VIELE TRÄUMTEN VON EINER KÖNIGSWELLEN-DUCATI IN IHREN ODER EINER BMW R 90 S, DOCH NUR WENIGE WAREN IN DER

BMW R 90 S

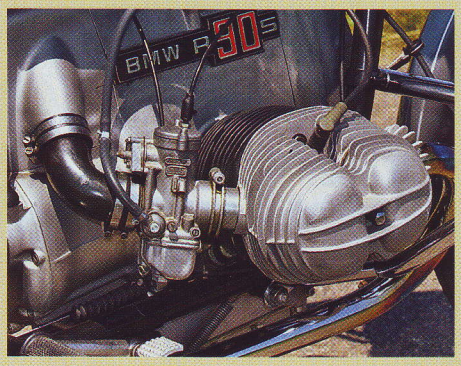
MOTOR Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, je zwei Ventile, eine unten liegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel; Bohrung x Hub: 90 x 70,6 mm, 898 cm³, 67 PS bei 7000/min. **KRAFTÜBERTRAGUNG** Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan. **FAHRWERK** Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel, Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Drahtspeichenräder, Reifen: 3.25 H 19/4.00 H 18, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 256 mm, Einkolben-Schwenksättel, Trommelbremse hinten. **MASSE UND GEWICHTE** Radstand: 1445 mm, Gewicht vollgetankt: 226 kg. **FAHRLEISTUNGEN** Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h. **HERSTELLER** BMW AG, München



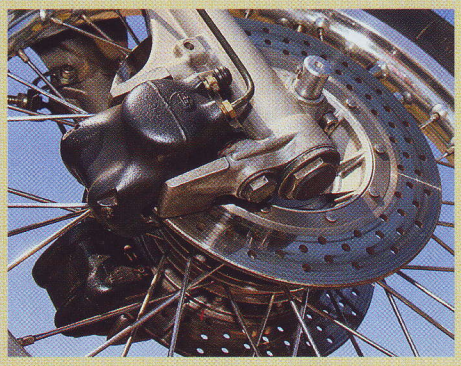
Die R 90 S war seinerzeit die sportlichste Art, BMW-Motorräder zu fahren



Ein umfangreiches Instrumentarium gehörte zur Serienausstattung

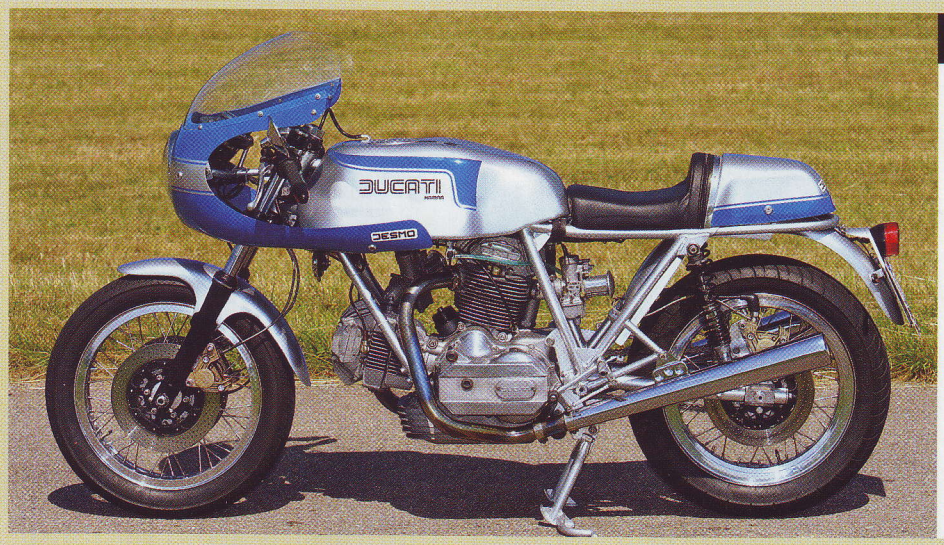


Dell'Orto-Vergaser mit Beschleunigerpumpe bereiten das Gemisch auf



Zwei Schwenksättel an der Gabel sorgen für passable Verzögerung

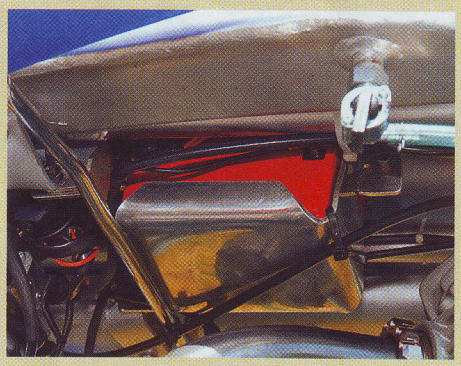
SPORTLICHSTEN FORM, EINER DREIZYLINDER-LAVERDA LAGE, DIESEN TRAUM UMZUSETZEN.



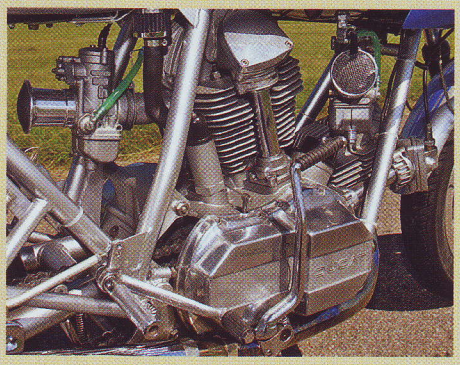
Die 750 und 900 SS traten in die Fußstapfen der legendären Imola-Ducati

DUCATI 900 SS

MOTOR Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei Ventile, desmodromisch betätigt, je eine oben liegende Nockenwelle, Kipphebel, Bohrung x Hub: 86 x 74,4 mm, 864 cm³, 75 PS bei 7500/min. **KRAFTÜBERTRAGUNG** Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kette. **FAHRWERK** Rückgratrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Drahtspeichenräder, Reifen: 3.50 H 18/4.00 H 18, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Zweikolbenfestsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 225 mm, Zweikolbenfestsattel. **MASSE UND GEWICHTE** Radstand: 1480 mm, Gewicht vollgetankt: 210 kg. **FAHRLEISTUNGEN** Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h. **HERSTELLER** Ducati Meccanica S.p.A., Bologna, Italien



Die Gel-Batterie unter dem Zubehör-Alutank schafft Platz im Rahmen



Freier Durchblick im Rahmendreieck lässt die Ducati noch leichter wirken

Anders als die Serie hat dieser Tank einen Flugzeug-Schnellverschluss

UNTERSCHIEDLICHER KÖNNTEN DIE CHARAKTERE KAUM SEIN
DUCATI WIRD DIE EUROPÄISCHE SPITZENLIGA VON DAMALS

Enthusiasten, und heute sind die zweirädrigen Pretiosen mehrheitlich in Sammlerhänden – kaum eine Chance also, eines der raren Teile in freier Wildbahn bewegen zu können.

Aber es gibt sie tatsächlich, diese Chance: Jürgen Lauer bietet geführte Touren auf exakt jenen Klassikern an. MOTORRAD CLASSIC nahm die Gelegenheit wahr und trieb die europäischen Top-Motorräder der 70er-Jahre durch den Schwarzwald.

Bestens präpariert harren sie der Ausfahrt. Die BMW R 90 S, weitgehend im Originalzustand mit nur kleinen technischen Änderungen, zum Beispiel Koni-Federbeinen, vertritt die deutsche Fraktion. Aus Italien stellen sich mehrere Kontrahentinnen der Konkurrenz. Die feurigste von ihnen ist die Ducati 900 SS, also der sportliche Königswellen-V2, der 1975 die 750er-Version ablöste. Auch sie ist leicht modifiziert, trägt eine Gel-Batterie unter dem Alutank, daher können die Seitendeckel entfallen.

Für Laverda treten gleich zwei Vertreter an: eine modifizierte 750 SF, die sich optisch mit Einmannhöcker, Stummellenker und oranger Lackierung an der SFC orientiert, sowie eine 3C von 1976, weitgehend im Originalzustand und ebenfalls mit einem sportlichen Einmannhöcker ausgerüstet.

Zeitlich etwas aus der Reihe tanzt eine Moto Guzzi Le Mans. An der von Tuner HTM stark überarbeiteten Version mit 1000 cm³ weisen eckig verrippte Zylinder auf eine Le Mans III hin, die 1982 auf den Markt kam.

Ebenfalls nahezu serienmäßig präsentiert sich dagegen die englische Lady im Vergleich: Bis auf die Hochschulterfelgen aus Leichtmetall entspricht die amerikanische Ausführung der Norton Commando 850 Roadster von 1976, also bereits mit E-Starter, der Serie.

Unterschiedlicher könnten die Charaktere kaum sein: Von der tourentauglichen BMW bis zur supersportlichen Ducati wird die europäische Spitzenliga von damals ihre Qualitäten erneut unter Beweis stellen. Wieder einmal erweist sich die Ducati 900 SS als Fahrmaschine reinsten Wassers. Alles andere als weichgespült, verkörpert sie das reinrassige, kompromisslose Sportmotorrad der 70er-Jahre. Schon der Griff zur Kupplung lässt keinen Zweifel aufkommen: Zupacken

VON DER TOURENTAUGLICHEN BMW BIS ZUR SUPERSPORTLICHEN IHRE QUALITÄTEN ERNEUT UNTER BEWEIS STELLEN.

MIT 981 CM³ UND 80 PS GEHÖRTE DER DREIZYLINDER BEI SEINEN LEISTUNGSSTÄRKSTEN MOTORRÄDERN ÜBERHAUPT.

ist angesagt. Die Sitzhaltung nimmt sich so supersportlich aus wie die Typbezeichnung; den Oberkörper flach über den Tank gespannt, die Arme nach vorn zu den Lenkerstummeln gereckt, und die Beine hoch und weit hinten auf den Fußrasten, so kauert der Fahrer wie zum Sprung geduckt auf dem Sitzhöcker in der Ducati – so er sie erst einmal zum Leben erweckt hat, denn auch in dieser Beziehung ist die Ducati kompromisslos: Kein sanfter Daumendruck aufs Anlasserknöpfchen, sondern ein beherzter Fußtritt auf den Kickstarterhebel ist angesagt.

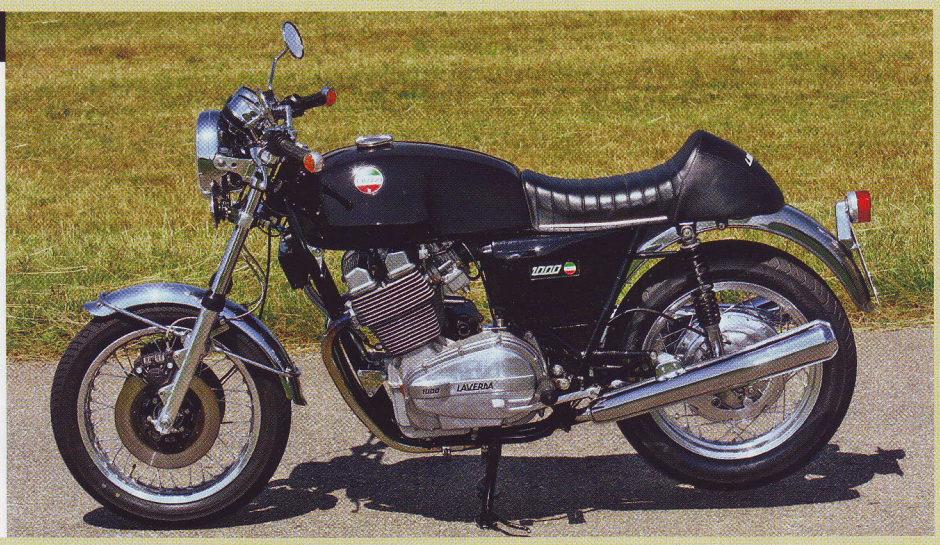
Bei Erfolg ertönt intensiver italienischer Hardrock à la Gianna Nannini mit proportional zur Drehzahl steigendem Klangvolumen. Unüberhörbar atmet der V2 durch die offenen Lufttrichter der Dell'Ortos ein und ebenso unüberhörbar durch die Conti-Tüten wieder aus. Das dumpfe Grollen aus niedrigen Drehzahlen geht in hartes, gepresstes Ballern bei höheren Drehzahlen über, unterlegt vom rasselnden, schabenden Geräusch der Desmodromik. Nicht nur akustisch pflegt die 900 SS den starken Auftritt, sondern auch in puncto Fahrleistungen: Im unteren Drehzahlbereich tritt sie merklich lebhafter an als der 750er-Vorgänger und dreht dann willig ohne lästige Vibrationen bis an den roten Bereich.

Zupacken gilt auch am Lenker. Enge Kurven oder gar Serpentinen mag die Ducati nicht sonderlich, die lang gestreckte Sitzposition und die hohen Lenkkräfte lassen dort keinen rechten Fahrspaß aufkommen. Der eröffnet sich dem Fahrer erst in weiten Bögen, dann nämlich fühlt sich die Ducati in ihrem Element, zieht stur und unbeirrbar ihre Bahn – so stur, wie der Fahrer bei Bedarf am Bremshebel ziehen muss. Zwar fühlt sich der Druckpunkt trotz Stahlflex-Bremsleitungen nicht so knochenhart an, wie man es von Supersport-Ducatis kennt, und die Bremse lässt sich geringfügig besser dosieren, trotzdem ist beim Ankern ebenfalls beherzter Krafteinsatz aus dem Unterarm gefragt.

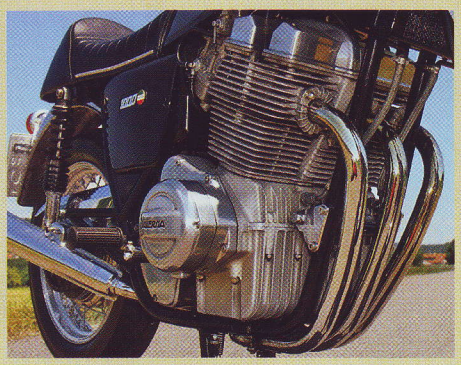
Kraft suggeriert die Laverda 1000 3C bereits im Stand, wuchtig wie ein Fels steht sie da, den mächtig aufragenden Dreizylinder mit Doppelnockenkopf im Rahmen. Trotz des sportlichen, gegenüber der Seriensitzbank niedrigeren Einzelhöckers sitzt der Fahrer

LAVERDA 1000 3C

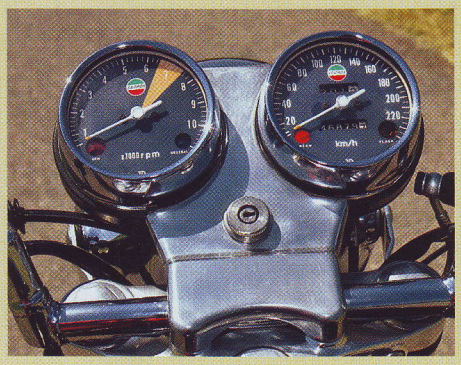
MOTOR Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, je zwei Ventile, zwei oben liegende Nockenwellen, Bohrung x Hub: 75 x 74 mm, 981 cm³, 80 PS bei 7300/min. **KRAFTÜBERTRAGUNG** Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kette. **FAHRWERK** Doppelschleifenrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Drahtspeichenräder, Reifen: 4.10 H 18/4.25 H 18, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Zweikolbenfestsättel, Duplex-Trommelbremse hinten, Ø 230 mm. **MASSE UND GEWICHTE** Radstand: 1486 mm, Gewicht vollgetankt: 243 kg. **FAHRLEISTUNGEN** Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h. **HERSTELLER** Moto Laverda S.p.A., Breganze, Italien



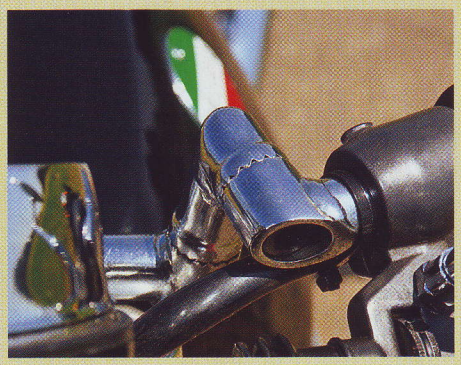
Sitzbank, Felgen und einige weitere Details weichen vom Original ab



Der Dreizylinder wirkt nicht nur aus dieser Perspektive wie ein Monument

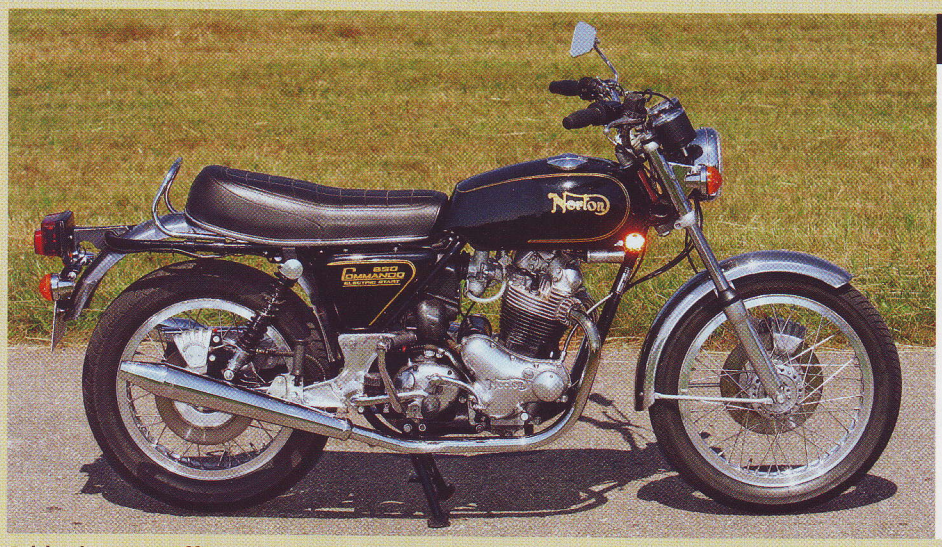


Laverda vertraute damals auf japanische Nippon Denso-Instrumente



Charakteristisch für Laverda ist der in zwei Ebenen verstellbare Lenker

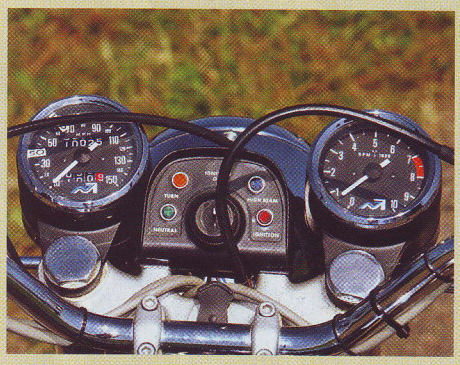
DEBÜT ZU DEN HUBRAUM- UND



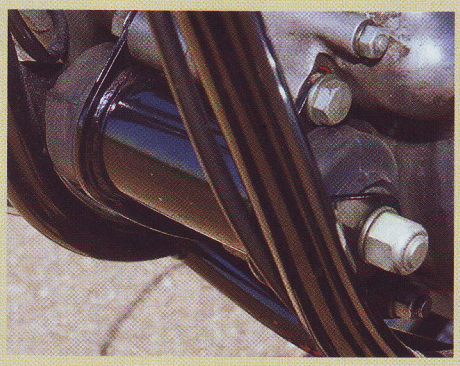
Schlanke Auspuffe und kleiner Tank sind typisch für das Roadster-Modell

NORTON COMMANDO

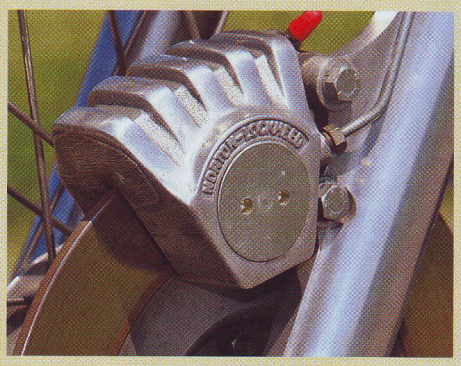
MOTOR Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, je zwei Ventile, eine unten liegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Bohrung x Hub: 77 x 89 mm, 829 cm³, 58 PS bei 5900/min. **KRAFTÜBERTRAGUNG** Mehrscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Kette. **FAHRWERK** Doppelschleifenrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Drahtspeichenräder, Reifen: 4.10 x 19/4.10 x 19, Scheibenbremse vorn, Ø 270 mm, Zweikolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 270 mm, Zweikolben-Festsattel. **MASSE UND GEWICHTE** Radstand: 1440 mm, Gewicht vollgetankt: 218 kg. **FAHRLEISTUNGEN** Höchstgeschwindigkeit 190 km/h. **HERSTELLER** Norton Triumph International Ltd., Birmingham, England



Die Instrumente und Kontrolleuchten sind überschaubar und ausreichend



Der Paralleltwin ist in voluminösen Gummi-Elementen aufgehängt



Der steife, einteilige Bremssattel war damals die Referenz

VOM STANDGAS WEG ZIEHT DIE COMMANDO
HAT IM UNTEREN UND

NORTON COMMANDO 850

nicht im Motorrad, wie es bei der Ducati der Fall ist, sondern thront oben drauf. Dabei kommt ihm die variable Ergonomie entgegen: Bei diesem Exemplar ist der typische, in je zwei Verzahnungen verstellbare Lenker recht touristisch über der Gabelbrücke positioniert. So stellt sich ein besserer Kontakt zum Motorrad ein als bei den in der Regel sportlich tief arrangierten Lenkerhälften.

Auch die Dreizylinder-Laverda verlangt nach einer hart zupackenden Kupplungshand, und die Mechanik der knorrig agierenden Rechtsschaltung ist am ehesten mit einem gezielten Tritt zum Gangwechsel zu bewegen. Mit 981 cm³ und 80 PS gehörte der Dreizylinder bei seinem Debüt zu den hubraum- und leistungsstärksten Motorrädern überhaupt; heute noch überzeugt er durch Antritt und Drehvermögen. Seine Lebensäußerungen geben jenen, welche die ungewöhnliche Kurbelwellenkröpfung mit 180 Grad Hubzapfenversatz nicht kennen, Rätsel über Zylinderzahl und -anordnung auf: Akustisch drängt sich eine Mischung aus Zweizylinder-Reihen- und -V-Motor auf, begleitet von relativ deftigen Vibrationen – und das trotz der speziellen Kurbelwelle.

Im Fahrverhalten zeigt die Laverda nicht die Konsequenz der Ducati: Sie will zwar ebenfalls mit Nachdruck dirigiert werden, verlangt in engen Ecken sogar weniger Lenkkräfte als die Konkurrentin aus Bologna, agiert dafür in schnellen Kurven nicht mit deren Stabilität. Ihre leichte Unruhe bleibt zwar stets berechenbar, trübt aber den sauberen Strich. Die Bremsen verlangen festen Zugriff, fühlen sich trotzdem relativ teigig an. Auch sie ein Motorrad für Individualisten: eigenwillig mit einem starken Charakter.

Zumindest in dieser Beziehung unterscheidet sie sich nicht von ihrer zweizylindrigen Schwester 750 SF. Die könnte man in ihrem orangen Outfit, mit Lenkerstummeln und Höckersitzbank ausgestattet, auf den ersten Blick tatsächlich für eine SFC halten; doch dem Kenner fallen schnell grundlegende Unterschiede wie zum Beispiel der Rahmen und Tank auf.

In der Sitzposition ist sie ihrem sportlichen Pendant immerhin sehr ähnlich: Lang gestreckt sitzt der Fahrer in der Laverda,

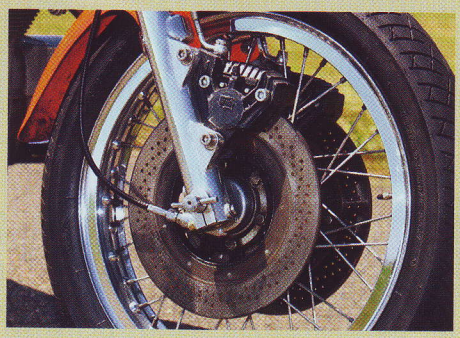
ENTSCHLOSSEN DURCH, UND DIE KONKURRENZ MITTLEREN DREHZAHLBEREICH DAS NACHSEHEN.

Der Schein trügt. In dem, was nach SFC aussieht, ist tatsächlich nur SF drin

LAVERDA 750 SF

MOTOR Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, je zwei Ventile, eine oben liegende Nockenwelle, Kipphebel, Bohrung x Hub: 80 x 74 mm, 744 cm³, 65 PS bei 7000/min. **KRAFTÜBERTRAGUNG** Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kette. **FAHRWERK** Rückgratrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Drahtspeichenräder, Reifen: 3.50 H 18/4.00 H 18 , Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Scheibenbremse hinten. **GEWICHT** 228 kg, Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h. **HERSTELLER** Moto Laverda, S. p. A., Breganze, Italien

Sushi statt Pasta: Laverda steht drauf, Nippon Denso ist drin



Italienische Zutaten: Ceriani-Gabel und Doppelscheibenbremse von Brembo

MOTO GUZZI LE MANS

MOTOR Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei Ventile, eine unten liegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Bohrung x Hub: 88 x 78 mm, 949 cm³, ca. 80 PS. **KRAFTÜBERTRAGUNG** Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan. **FAHRWERK** Doppelschleifenrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Drahtspeichenräder, Reifen: 3.50 H 18/4.00 H 18, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Scheibenbremse hinten. **GEWICHT** 210 kg. **HERSTELLER** Moto Guzzi S.E.I.M.M. Mandello del Lario, Italien

wenn auch nicht so kompromisslos wie in der Ducati. Anders als bei der 3C stellt sich schnell Vertrauen zum Fahrwerk ein. Die wieder einmal perfekt ansprechende Ceriani-Gabel und das steife Fahrwerk verhelfen der Zweizylinder-Laverda zu hoher Lenkpräzision und Fahrstabilität in schnell gefahrenen Kurven. Langsame Ecken umrundet sie eher widerwillig und will mit Kraft am Lenker auf Kurs gehalten werden.

Stets präsent schüttelt sich der Zweizylinder bereits bei niedriger Drehzahl stark; nach oben legt er dermaßen zu, dass Hände, Beine und Sitzfläche auf längeren Strecken heftig massiert werden. Höhere Drehzahlen sind sowieso nicht die Stärke des SF-Motors; er wirkt in diesen Regionen weit weniger leistungsbereit als sein sportlicher Bruder, der in der SFC zum Einsatz kam.

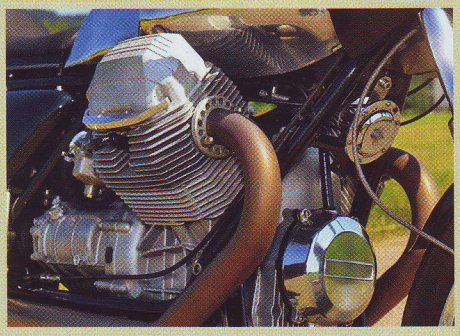
Die Moto Guzzi Le Mans hat in einer Rundum-Fitnesskur Gewicht abgespeckt und Muskeln aufgebaut. Dank Alutank, einer kleinen Höckerbank und Gewichtsoptimierung an vielen Bauteilen wirkt sie nicht nur äußerlich puristischer und durchtrainierter als eine serienmäßige Le Mans der ersten Baureihen, sie ist es tatsächlich. Ihr kräftig überarbeiteter Motor mit 1000 cm³, speziellen Pleueln und Kolben, überarbeiteten Köpfen und einer Auspuffanlage mit dicken Krümmern schöpft aus dem Vollen und marschiert ab Leerlaufdrehzahl bis zum roten Bereich kräftig voran. Dabei entwickelt die Guzzi von gutturalem Wummern bis zu markantem Donnern ein breites Klangspektrum. Ob das noch gesetzeskonform ist? Ah, con questo! Die Le Mans gibt sich, typisch für die Marke, handlicher als die italienische Konkurrenz, ohne dabei an Fahrstabilität einzubüßen.

Weitaus weltmännischer, geradezu diplomatisch tritt im Vergleich dazu die BMW R 90 S auf. Sie schätzt den moderaten Klang und pflegt ausgesuchte Manieren; ihre Sitzposition und die Lenker-Verkleidung bieten hervorragende Voraussetzungen für lang anhaltenden touristischen Fahrspaß. Mit aufrechtem Oberkörper sitzt man vom ersten Moment an entspannt, und der schmale, günstig gekröpfte Lenker liegt komfortabel in der Hand.

Ebenso problemlos gestaltet sich der Umgang mit der Bayerin: Der Boxermotor zieht

DIE MOTO GUZZI LE MANS HAT IN EINER RUNDUM
ABGESPECKT UND MUSKELN AUFGEBAUT.

Minimalistisches Cockpit mit analogem Drehzahlmesser



Der charakteristische Moto Guzzi-V2, hier mit armdicken Auspuffkrümmern

Innerhalb der Italienfraktion glänzt die Moto Guzzi mit Handlingqualitäten

Mercedes®
SCHUHE SEIT 1909

FAST HUNDERT JAHRE DEUTSCHE SCHUHMACHERKUNST AUF EINEN BLICK.

Seit 1909 kommt für unsere Schuhe nur das Beste in Frage, ob bei den Leisten, beim Leder oder bei der Verarbeitung. Dank modernster Fertigungsverfahren können wir unsere Schuhe heute für Sie günstiger herstellen. Das nennen wir wirkliche Schuhmacherkunst.

MERCEDES SCHUHE AB 59,95 €.
JETZT AUCH BEI
RENO – HERTIE – MAYER SCHUHE – WEHMEYER

www.mercedes-schuhe.com

AM ENDE EINES LANGEN TAGES IM ABWECHSLUNGSREICHEN HOCHSCHWARZWALD DER SECHS KLASSIKER UM EINE GANZE MENGE VON EINDRÜCKEN UND

schon aus niedrigen Drehzahlen bereitwillig durch, bietet auch in der Mitte ordentlich Drehmoment und erscheint nur im oberen Drehzahlbereich etwas angestrengt. Akustisch erklimmt er die Drehzahlleiter mit dem typischen, rhythmischen Brummen, das niemals aufdringlich, sondern stets zurückhaltend, auf Dauer sogar beruhigend wirkt; die Vibrationen halten sich in engen Grenzen.

Mit nachgerade vorbildlicher Handlichkeit enteilt die R 90 S der italienischen Konkurrenz im Kurvenlabyrinth; allenfalls Bodenwellen in schnell gefahrenen Kurven leiten leichte Unruhe ins Fahrwerk ein. Dies passt ins Bild eines Gentleman-Boxers; selbst Henry Maske zeigte kleine Schwächen. Das Getriebe schaltet sich BMW-typisch etwas hakelig und dankt dem Fahrer, wenn der sich für den Gangwechsel etwas mehr Zeit nimmt.

Der Bremshebel aktiviert per Seilzug den Hauptbremszylinder unter dem Tank. Der übt hydraulischen Druck auf die Einkolben-Schwenksättel der Doppelscheibenbremse vorn aus, was insgesamt eine etwas teigige Konstellation ergibt. An den berühmten Fahrstuhleffekt, also das Anheben des Hecks beim Gasgeben, sowie an die Lastwechselreaktion um die Längsachse muss sich ein BMW-Neuling gewöhnen; eingefleischte BMW-Fahrer nehmen sie längst nicht mehr wahr.

Auf typisch deutsch folgt very British: klassischer englischer Motorradbau mit Zweizylinder-Gleichläufer, ausladendem Primärdeckel und separatem Getriebe. Auch die Sitzposition weist deutlich auf das Herkunftsland der Norton hin: Relaxt hinter dem breiten und hohen Lenker, Oberkörper aufrecht und die Beine fast rechtwinklig gebeugt sitzt es sich wie in einem viktorianischen Sofa.

Beim Druck aufs Anlasserknöpfchen wummert der Twin los und atmet sonor bassig durch die klassischen Tüten aus. Mit steigender Drehzahl ändert sich seine Klangfarbe, schwillt zum Donnergrollen an. Dann dominiert, gar nicht mehr ladylike, nur noch ein Ton: der Norton.

So vehement der Langhuber sich akustisch gibt, tritt er auch an: Vom Standgas weg zieht die Commando entschlossen durch, und die Konkurrenz hat im unteren und mittleren Drehzahlbereich das Nachsehen. Da spielt auch keine Rolle, dass der Twin bei hohen Drehzahlen deutlich zäher agiert und es keinen Sinn macht, ihn bis zum roten Bereich zu quälen. Den satten Durchzug genießen und früh hochschalten – oder die Drehzahl im vierten, dem letzten Gang weit herunterkommen lassen: Beides funktioniert geradezu spielerisch und bestimmt die Gangart.

Selbst die für britische Gleichläufer typischen Vibrationen halten sich stark in Grenzen. Bei niedrigen Drehzahlen schüttelt sich der Twin manchmal unwillig in seiner elasti-

schen Lagerung und lässt mit steigender Drehzahl nur noch weiche, niemals lästige Vibrationen zum Fahrer durchkommen.

Relaxt wie die Sitzposition gestaltet sich das Fahren mit der Norton auch wegen ihrer Handlichkeit: Am breiten Lenker geführt, zirkelt sie ganz locker selbst um Spitzkehren und zieht nach Öffnen des Gasgriffs leichtfüßig wieder heraus. Auf den Zug am Bremshebel reagiert die einzelne Scheibenbremse im Vorderrad mit stattlicher Verzögerung.

Geringe Handkraft ergibt perfekt dosierbare, sensibel kontrollierbare Verzögerung bis zur Reifenhaftgrenze und stellt damit den Rest der Schwarzwald-Reisegruppe in den Schatten. Der Grund: Von Haus aus ist der Bremssattel aus einem Stück gegossen, was heutzutage als moderne Errungenschaft ausgerufen wird und sich Monobloc nennt. Er brilliert mit hoher Steifigkeit und bietet beste Voraussetzungen für Feintuning, zum Beispiel Stahlflexleitungen und eine Handpumpe mit geänderter hydraulischer Übersetzung.

Dass sich die englische Lady in schnellen Kurven auch mal kapriziös schüttelt, ist allenfalls ein Wermutstropfen, denn die sind einfach nicht ihr Revier. Sie sorgt in den meisten Situationen für absolutes Easy Going in seiner schönsten Form, fast wie mit einem Automatik-Motorrad.

Am Ende eines langen Tages im abwechslungsreichen Hochschwarzwald sind die Fahrer der sechs Klassiker um eine ganze Menge von Eindrücken und Erfahrungen reicher. Die größte und positivste Überraschung bietet sicher die Norton, deren unproblematisches Fahrverhalten nicht mit dem Klischee vom englischen Motorrad konveniert, zumal sie den gesamten Tag nicht ein einziges Ölfleckchen unter sich zurückließ. Unter dem neudeutschen Stichwort „Cruisen“ ist die Commando das Motorrad der Stunde.

Ausgerechnet die Kandidatin aus Bayern gefällt mit ihrem preußischen Motto „Mehr sein als scheinen“: Gewohnt geschmeidig, beinahe auffällig unauffällig, im Gesamteindruck allenfalls mit kleinen Schönheitsfehlern behaftet, spielt die BMW R 90 S wieder einmal den Allrounder und besten Tourer.

Ganz anders die italienischen Motorräder; Zurückhaltung ist nicht deren Ding: Supersportlich gibt sich die Ducati 900 SS, die Laverda 750 SF kann dank tollem Fahrwerk noch mithalten. Die Moto Guzzi Le Mans und erst recht die Laverda 1000 3C sind ebenso leistungs- wie charakterstark. Eigenwillig sind alle vier, sie gehören zweifelsohne zu den schillernsten Vertretern ihrer Zeit.

Sollten wir mit dieser Geschichte ihre Neugier so weit geweckt haben, dass Sie den einen oder anderen der vorgestellten Klassiker selbst einmal fahren wollen – die Chancen, dass Sie das können, stehen gut. □

Classic Bike Tours: der Veranstalter

Classic Bike Tours ist Jürgen Lauer. Der nahm mit 18 Jahren bei Geländesport-Wettbewerben auf Hercules 125 GS und KTM 175 GS teil, anschließend bei Zuverlässigkeitsfahrten auf einer Honda CB 750. 1979 beteiligte er sich mit einem BMW-Steenbock-Gespann im Geländesport und errang 1981 den OMK-Pokal als Sieger der Gespannklasse sowie den BMW-Sportpokal.

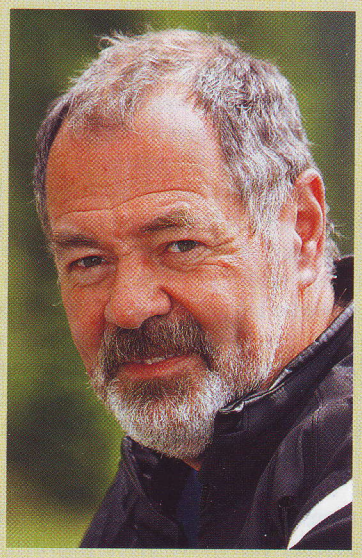
Heute organisiert Jürgen Lauer Touren für Gruppen von maximal sechs Teilnehmern mit klassischen Motorrädern im südlichen Schwarzwald. Murg-Oberhof, wo die Touren üblicherweise starten, liegt zwischen Lörrach und Waldshut-Tiengen ungefähr 5 Kilometer nördlich der Schweizer Grenze.

Ebenfalls bietet er Touren im italienischen Piemont an: Von dort aus führen die Routen, je nach Wunsch der Teilnehmer, in die französischen Alpen, ans Mittelmeer, in den Apennin und natürlich auch in die Weinberge des Barolo-Gebiets rund um Alba/Asti.

Die Einteilung der Motorräder erfolgt nach Absprache. Auf Wunsch können die Teilnehmer tageweise die Motorräder auch tauschen. Jeder Teilnehmer erhält die Gelegenheit, alle Motorräder auszuprobieren.

Lauers Touren starten täglich gegen 10 Uhr, die Rückkehr ist gegen 17 Uhr. Die täglichen Touren umfassen Strecken von jeweils ungefähr 200 Kilometern. Es sind auch geführte Halbtagestouren von zirka 100 km Länge im Angebot. Die Preise liegen bei 100 Euro für den halben Tag und 200 Euro für die Tagestour. Kraftstoff wird separat berechnet; pro Motorrad ist bei Tourbeginn eine Kaution von 500 Euro zu hinterlegen.

Weitere Informationen bei
Jürgen Lauer
Ortsstraße 25
79730 Murg-Oberhof
E-Mail: cbtours@hotmail.de
Telefon: 0 77 63/80 32 76



Jürgen Lauer: Motorradenthusiast und -vermieter