

PRIVATES MEISTERSTÜCK

2 Jahre Arbeit für die Realisierung eines Traums:

KLAUS FISCHER

Peter Fritzsches Kawa-Norton

Was ein echter Ingenieur werden will, scheut auch vor praktischen Versuchen nicht zurück. Peter Fritzsche aus Winterthur ist gegenwärtig mitten in seinem Diplom als Maschinen-Ingenieur an der ETH in Zürich. Und wie erwähnt, hat er seinen Beruf nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch ernst genommen. Durch handwerkliche Arbeit bei Egli in Bettwil (dem bekannten Motorradkonstrukteur) und bei der Firma Moto Guzzi in Mandello Lario hat er einen wichtigen Grundsatz der Ingenieurkunst kennengelernt: Eine Konstruktion muss immer auch praktisch ausführbar sein. Dass das nicht immer einfach ist, wurde ihm ganz besonders bewusst, als er 1972 daran ging, seiner ultra potenten Kawasaki 750 Dreizylinder einen ebenbürtigen Rahmen zu verpassen. Zwei volle Jahre hat ihn das beschäftigt, und als Krönung hat das Strassenverkehrsamt die Maschine für den Verkehr akzeptiert.

Norton Federbettrahmen als Ausgangsbasis

Der bekannte Mc Candless Federbettrahmen, der für die Manx Rennmaschinen und die Dominator Serie verwendet wurde, hat heute noch einen legendären Ruf. Auch Fritzsche ging von diesem Fahrgestell aus. Zuerst stellte sich das Problem, wo exakt in diesen Doppelschleifenrahmen der wesentlich kürzere Kawa Zweitakter einzubauen war. Seine Lösung sieht so aus, dass am Ende eine Gewichtsverteilung von praktisch 50 zu 50 % auf Vorder- und Hinterrad herauskam. Nun mussten Räder gefunden werden. Als Egli Praktikant kamen für ihn eigentlich vor allem dessen Elektronräder in Frage. Aber es wurde dann doch nur hinten ein derartiges verwendet. (Mit Scheibenbremse) Vorn aber entschied er sich für die unerhört imposante, italienische Doppelnocken-Duplex-Bremsnabe, wie sie auch Agostini lange Zeit in seiner MV verwendete. Zur Federung und Radführung kam vorn die Original Norton Gabel zur Verwendung. (Sie wurde allerdings etwas

überarbeitet und die Alu-Teile eloxiert.) Hinten übernehmen doppelt konisch gewickelte Ceriani Federbeine diese Aufgabe. Ein Aluminiumtank aus England und ein eigener Höcker-sattel, ebenfalls aus Aluminium, der gleichzeitig als Öltank fungiert, verhelfen der Traummaschine zu absolut rennmässigem Aussehen. Das war sowieso Fritzsches Vorstellung von einem eigenen Gefährt, deshalb sitzt man auch etwas extrem auf seinem Boliden: die Beine stark angewinkelt, die Arme nach vorn gestreckt.

Eigene, sehr leise Auspuffanlage

Ebenso extrem, aber auch sehr positiv ist das Resultat, das Peter Fritzsche mit seiner eigenen Auspuffanlage erzielt hat. Drei selbstgeboogene Rohre, schön schlank und weit weg vom Boden (jedenfalls in Schräglage), haben beinahe originale Innereien. Das Resultat ist ein schön ruhiger Ton und ein gleichzeitig sportliches Aussehen. Damit ist dieser Edelbastler einer der wenigen, die ein wirklich für den Verkehr akzeptables Spezialgefährt gebaut haben. Meist müssen ja die "Coffee Racing Specials" unbedingt auch durch entsetzliches Gelärme auffallen. Aus diesem Grunde konnten wir auch ohne weiteres eine angebotene Probefahrt annehmen.

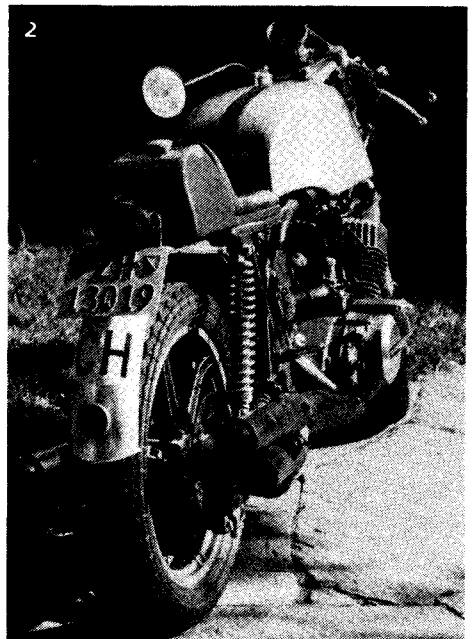
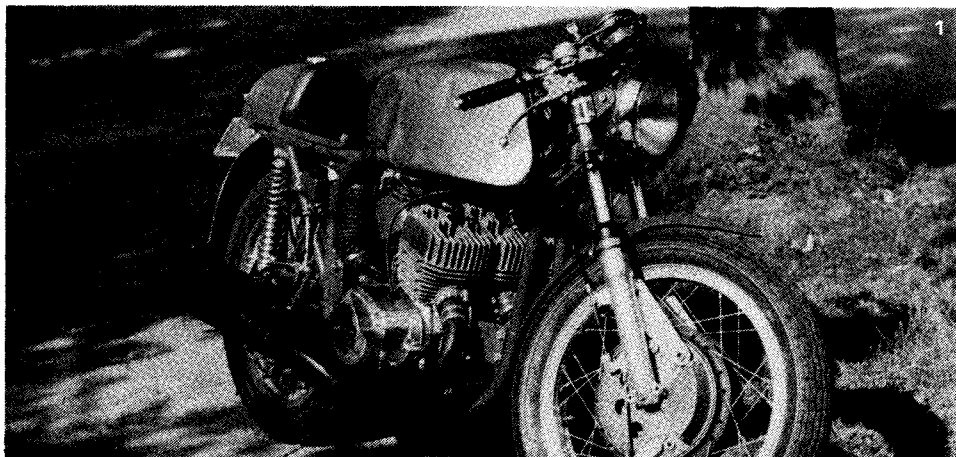
Probefahrt mit gemischtem Resultat

Diese Probefahrt nun offenbarte klar, dass ein derart konsequent von einem Mann für sich selbst gebautes Fahrzeug wohl auch nur von ihm selbst optimal gefahren werden kann. Einmal ist da diese "Fakirhaltung", die vielleicht für ihn gut ist, uns aber starke Gewöhnung abforderte. Dann hatte die Hinterbremse gerade keinen besonders guten Tag, und uns wurde frappant bewusst, dass trotz allem auch diese oft vernachlässigte "Zweitbremse" doch auch einen grossen Einfluss auf die Fahrsicherheit hat. Dann muss man sich klar sein, dass auch eine noch so grosse Doppelnocken-Trommelbremse heute von den gebräuchli-

chen Scheibenbremsen überholt wurde! Zwar ist die Wirkung selbst sicher immer noch im Rahmen, aber die Bedienbarkeit, das Feingefühl, an das man sich nunmehr so sehr gewöhnt hat, fehlt. Mit ziemlich viel Kraft muss man zupacken und dann kommt die Wirkung eher brüsk. Eigentlich mussten wir erkennen, dass diese Maschine, mit ihrem unerhört beschleunigungsstarken Motor, dem wirklich einwandfrei auf der Strasse liegenden Fahrwerk, der etwas gewöhnungsbedürftigen Sitzposition und den individuell angepassten Bedienungsorganen eine eigentliche Rennmaschine geworden ist. Derjenige, der sich darauf eingefahren hat, dürfte wohl mit guten Plätzen an den hierzulande so beliebten Bergrennen rechnen.

Hat es sich gelohnt?

Diese Frage muss sich natürlich vor allem Peter Fritzsche selbst stellen. Sie ist aber für alle, die so etwas vor haben, aktuell. Auf der einen Seite muss man eigentlich abraten. Zuviele gute, fertige, problemlose Maschinen sind heute auf dem Markt, als dass es sich eigentlich lohnen würde, all die Arbeit und die ebenso hohen Kosten wie für ein Seriending auf sich zu nehmen. **Aaaber:** Auf der anderen Seite gibt es keine einzige Maschine, die einem das alles schenken kann, was "Peter der Ausdauernde" hier mitbekommen hat: Ein Gefährt, an dem er zu jeder Schraube, zu jedem Rohr, eine persönliche Beziehung hat. Eine Maschine, die ihm bis ins letzte Detail aufgezeigt hat, was alles hinter der doch anscheinend so einfachen Grundidee eines jeden Motorrades steht (Ein Motor, ein Rahmen und zwei Räder...). Ein wahres Lehrstück, das aus ihm einen Kenner gemacht hat, dem niemand



mehr etwas vorgaukeln kann, wenn es um Motorräder geht. Das ist etwas, das nicht mit Geld aufzuwiegen ist. Deshalb dürfte auch die Kawa-Norton hier nie reell den Aufwand wieder hereinbringen, denn zwangsläufig bleibt ihr Wert auf den Erbauer selbst beschränkt. Aber dieser mehr ideelle Wert allein dürfte sicher Lohn genug sein.

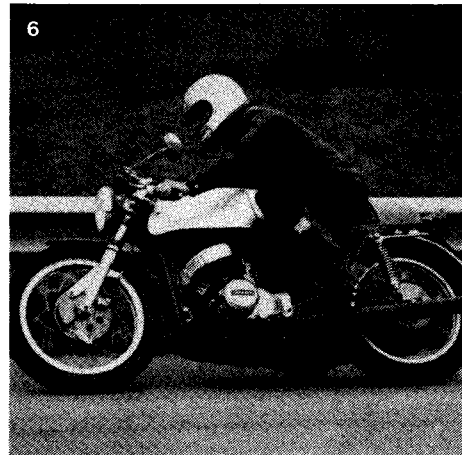
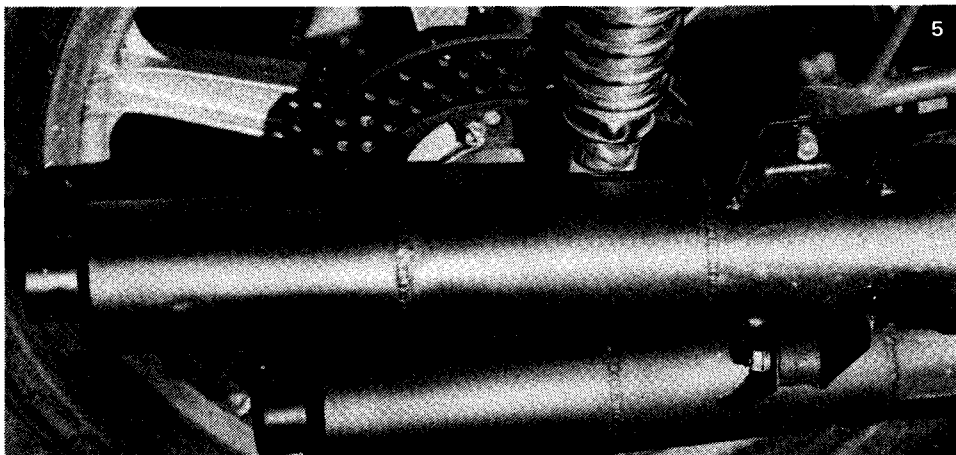
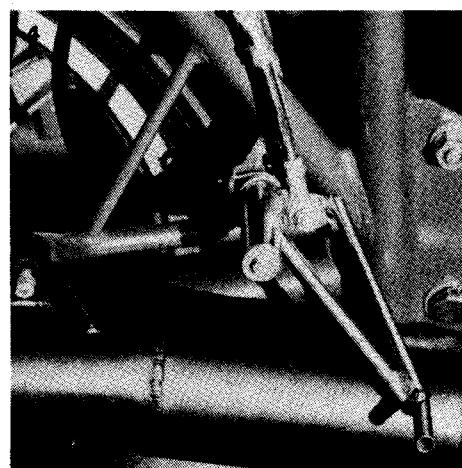
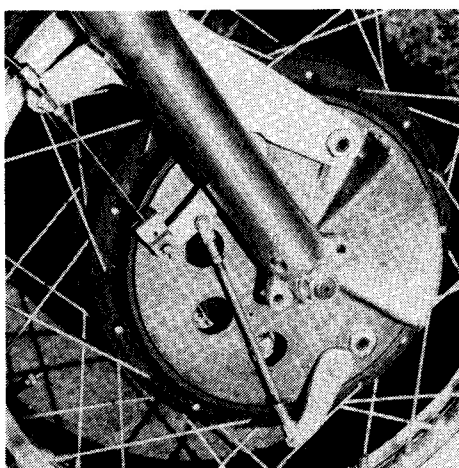
1 + 2 Die Maschine präsentiert sich als "gezähmter Renner"

3 Die ungeheure, aber schwierig dosierbare Duplex- Doppelnockenbremse

4 Die Hebeleien sind etwas futuristisch, aber von Fritsche auf sich selbst abgestimmt

5 Die selbstgeschweisste, leise Auspuffanlage. Die Maschine ist ruhiger als das Original – ohne Leistungsverlust.

6 Klaus Fischer auf Probefahrt; sein Verdikt: ideal für Bergrennen.



SAMSTAG, 23.10.1976

12,00 – 22,00 Uhr

SONNTAG, 24.10.1976

9,00 – 18,00 Uhr

in der **AMAG Schaffhausen**

MOTORRADAUSSTELLUNG

MIT ÜBER 100 SENSATIONELLEN MOTORRÄDERN



Die neuesten Modelle von

BMW

KAWASAKI

JAMAHA

HONDA

SUZUKI

Gelände-, Cross- + Trial-Maschinen,

Rennmaschinen + Veteranen

5-Zylinder Megola

5-Zylinder Werks-Honda

Motorradfilme und Festwirtschaft

VERANSTALTER: MUNOT RACING TEAM