

Leben Erfinder Norman Hossack



Hossack-Ideen in WÜDO-BMW K 100 (o.) und K 1300 (r.): Lenkung und Federung sind entkoppelt. Eine starre Gabel wird über Kugelgelenke und zwei übereinanderliegende Dreieckslenker beweglich mit dem Motorradrahmen verbunden. Über ein Scherengelenk wird die Lenkbewegung übertragen. Letztlich ist Norman froh, dass es seine Gabel dank BMW endlich in die Großserie schaffte

Hossack-Zweitakter: weniger bewegliche Teile dank kippendem Kolben, der eine Einheit mit dem Pleuel bildet. Läuft gut, fand aber keinen Produzenten (oben)

STÜRMISCHER GEIST

Norman Hossack hat die Fachwelt mit Motoren und Fahrwerken verblüfft. Anfang der Achtzigerjahre schuf er die Hossack-Gabel. Sie wurde in Rennmotorrädern verbaut und war Basis für das BMW-Duolever. Wie sieht sein Leben wirklich aus?

Von Markus Biebricher; Fotos: Norman Hossack, MRD-Archiv

Der Mann ist ein Multitalent. Schon mit zwölf Jahren baute er aus Schrott-Teilen eine 125er-BSA Bantam auf. Im heutigen Simbabwe, damals Rhodesien, verbrachte der begnadete Schrauber seine Schulzeit und entdeckte die selbst dort rührige Motorradsportszene. Eine 250er-Ducati Mach 1 wurde seine erste Liebe. Sie infizierte ihn endgültig mit dem Rennfieber. Mit 23 Jahren zog Norman nach England und mischte zusammen mit Gordon Keith für einige Saisons nachhaltig den europäischen Rennzirkus auf.

Dann wurde sein Erfindergeist übermächtig. Norman hielt viele etablierte Motorradbestandteile für zu kompliziert und zu schwer. Er konstruierte einen Zweitaktmotor mit quadratischem Kolben, bei dem Kolbenboden und Pleuel eine Einheit darstellten. Der Kolben kippte im Zylinder definiert hin und her und hatte aufgrund seiner speziellen Form immer mit zwei

Seiten Kontakt zur Zylinderwand. Hossack trieb mit den Prototypen Mopeds und Gokarts erfolgreich an, doch es fand sich kein Investor, der Weiterentwicklung oder Serienfertigung unterstützt hätte. Sein Erfinder wurde bekannt als „der Typ, der einen Quadratkolben-Motor gebaut hatte“.

1972 heuerte Norman bei McLaren Racing an. Kümmerte sich um Motoren, Fahrwerke, Karosserien und war unter dem Spitznamen „Stormin Norman“ mit der Firma in diversen Rennserien erfolgreich, inklusive Formel 1-Weltmeisterschaft mit Emerson Fittipaldi, Indianapolis 500, Can Am und der 24 Stunden von Le Mans.

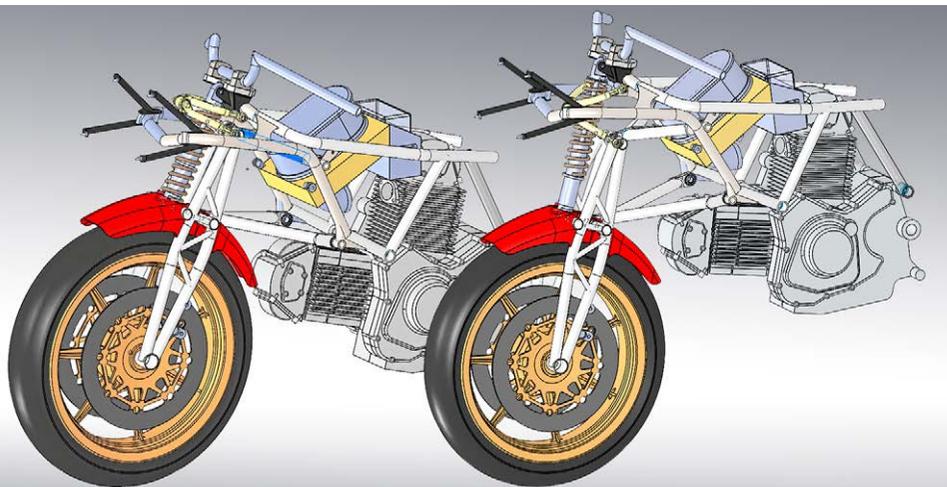
Nachdem sich seine Wege von McLaren wieder getrennt hatten, erdachte Norman 1976 die Hossack-Gabel. Auch dieses Prinzip entstand aus dem Wunsch, die Vorderradführung bei verbesserter Funktion leichter und unkomplizierter zu gestalten. Bis 1983 setzte Norman die Gabel bei zahlreichen

Rennen in einer 250er-Rotax-VG ein und gewann später zweimal die britische Einzylinder-Meisterschaft. 1989 baute er eine Yamaha RD 350 auf, die unter den bekannten Rennfahrern Ray Knight, Mat Oxley und Alan Cathcart erfolgreich in diversen Rennserien fuhr. Der französische Konstrukteur Claude Fior übernahm 1988 das Konstruktionsprinzip für eine Rennmaschine, ebenso der Neuseeländer John Britten, der seine vielbeachtete V 1000 damit ausstattete.

Noch in den Achtzigern begann Norman, sein Patent an BMW-Straßenmotorrädern auszuprobieren. Außerdem konstruierte er unter dem Label MOD ein Militär-Motorrad, bei dem per Schnellverschluss die Räder von vorn nach hinten getauscht werden konnten. Ein weiteres Feature war ein Luftreservoir zum Befüllen der Reifen.

Anfang der Neunziger kaufte der deutsche BMW-Händler WÜDO eine Serie von Hossack-Gabel-Kits und bot diese als Umbau für die K 100 an. Andere Hersteller wandelten Normans Ideen ab und brachten eigene Lösungen auf den Markt. BMW selbst entwickelte das Duolever für die K 1200 S, das im Wesentlichen auf Hossacks Ideen beruht. Üblicherweise ist ein Patent in England für 20 Jahre geschützt, doch der Erfinder hat hohe Gebühren dafür zu bezahlen. Norman musste irgendwann aufgeben, das Patent war frei, und BMW brachte 2004 unangefochten sein Duolever auf den Markt. Norman reagierte, indem er öffentlich auf die Ähnlichkeit zu seiner Konstruktion hinwies. Bescheiden, wie er war, sprach er von einer „Umbenennung“ und „Übernahme“ seiner Konstruktion. Mittlerweile erkennt BMW die Hossack-Gabel als Vorläufer des Duolever an, und auch Britten nannte Norman später als Vater der V 1000-Vorderradführung.

Norman stellte seinen Erfindergeist nun in den Dienst der Medizintechnik, siedelte nach Kalifornien um und konstruierte Herzkatheder. Jetzt, mit 68 Jahren, widmet er sich wieder verstärkt Motorradthemen und bietet eine modifizierte Vorderradführung für luftgekühlte Ducatis an. Sachlich und ruhig erklärt er die Vorteile seiner Konstruktion: weniger Gewicht, einfacherer Aufbau, höhere Steifigkeit. Ist er mit seinen teilweise genialen Ideen reich geworden? Kein bisschen, weil seine Selbstvermarktung stets zu leise war. Denkt er ans Aufhören? Niemals! Er hat Ideen für weitere 20 Jahre im Köcher, freut sich auf die Fahrten mit seiner Ducati. Bald wird er sich die Panigale vornehmen. Glaubt, dass sie konstruktiv besonders gut für eine Veredelung mit Hossack-Lösungen geeignet ist. Zurzeit arbeitet er an einem speziellen Quad-Chassis und einem „Schwenkfahrwerk“. Ist er wütend auf BMW? Nein, denn die Deutschen hätten ihn noch am freundlichsten behandelt. Ärger bremsst seinen Erfindergeist. Und der soll noch möglichst lange stürmen. ■



Vorderradführung für luftgekühlte Ducatis eingefedert (links), ungefedert (rechts): dank Rohrkonstruktion noch geringere ungefederte Massen, extreme Stabilität und hoher Bremsnickausgleich. Normans Traum: Audi als der neue, mit Multilenker-Lösungen vertraute Eigner von Ducati übernimmt das System in die Motorräder aus Bologna