

Waffen-Gang



Zehn Jahre lang hielt die FN M 15 auf den europäischen Moto-Cross-Pisten ganz vorn mit. 1958 fuhr der klobige Halbliter-Single gar einen Weltmeistertitel ein

Welch ein Trumm von einem Motorrad! Der erste Blick fällt auf den ausladenden, wie aus dem vollen geschnitzten Motorblock mit seinen glattflächigen Seitendeckeln und frei liegenden Ventildedern, als nächstes zieht die skurrile Vorderradführung, gebildet aus einem

wahren Rohrverhau und ein paar Gummibändern, das Auge des Betrachters an. Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht? Und mit solchen Brocken sind die tatsächlich früher Moto-Cross gefahren?

Sind sie, und zwar gar nicht so schlecht – wenn sie auch recht bald die Gummi-

bandfederung ad acta gelegt haben. Doch der Reihe nach! Als der Moto-Cross-Sport in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg einen enormen Aufschwung erlebt, sind die belgischen Marken FN, Gillet und Saroléa mit ihren Halbliter-Eintöpfen ganz vorn dabei. Bis ab Mitte der fünfziger Jah-



Über den Dächern der Stadt: M 15 von 1949 und die letzte Kurzhubversion beim Stelldichein auf der Cross-Strecke in Namur

dieser „Nationenmeisterschaft“ ändern sich im Lauf der Jahre, aber immer geht es darum, mit einer geschlossenen Mannschaftsleistung von mindestens drei Fahrern möglichst weit nach vorn zu kommen.

Als 1948 das zweite Moto-Cross der Nationen in Spa ausgetragen wird, nutzt die belgische Mannschaft den Heimvorteil und schlägt Titelverteidiger England. FN spielt dabei noch keine große Rolle. Dabei hat die „Fabrique Nationale des Armes de Guerre“ (Nationale Kriegswaffen-Fabrik) durchaus schon lange zuvor ihre Spuren in der Zweiradgeschichte hinterlassen: 1898 machte die renommierte Waffenschmiede mit einem kardangetriebenen Fahrrad Furore, 1904 sorgte das erste serienmäßige Vierzylindermotorrad für internationales Aufsehen. In den dreißiger Jahren beteiligte sich die Sportabteilung erfolgreich bei Straßenrennen, Rekordjagden und Langstreckenfahrten.

1937 stellt ein neu entwickelter Blockmotor mit Vierganggetriebe die Weichen für die Zukunft. Die M 11 wird als seiten-gesteuertes „Arbeitspferd“ mit 500 und 600 Kubik oder als sportliche 350er mit im Kopf hängenden Ventilen angeboten. Mit so einer Seitenventil-500er unter dem altgedienten Werksfahrer und Rekordjäger René Milhoux beteiligt sich FN erstmals am Moto-Cross. Schon ein Jahr später steht mit der ersten M 15 ein viel versprechender Untersatz parat: Nun ist auch der Halblitermotor kopfgesteuert.

Mit ihrem 21-Zoll-Vorderrad in einer Trapezgabel, dem ungefederten 19-Zöller an der Hinterhand und dem dicht über dem Zylinderkopf gespannten Tropfentank entspricht die M 15 dem gängigen Bild sportlicher Einzylinder. Der glattflächige Motorblock wird unverändert von der M 11 übernommen und wirkt nach wie vor sehr modern. Auf der linken Seite verdeckt ein mit elf Schrauben „angenähter“ Deckel Nockenwelle, Ölpumpe und



re auch die Schweden vorn mitspielen, machen Belgien und England regelmäßig den Sieg beim 1947 erstmals ausgetragenen *Motocross des Nations*, dem Moto-Cross der Nationen, unter sich aus. Die teilnehmenden Länder schicken zu diesem Wettbewerb „Nationalmannschaften“, deren Mitglieder durchaus auf ausländischen Marken antreten dürfen. Mannschaftstärken und andere Regeln

Cool mit Kippe: Joseph Pé setzt 1938 die M 15 mit ohv-Motor ein. Starrahmen und Trapezgabel prägen das Erscheinungsbild



Auffällige Erscheinung: Aufwendige Radführungen und ein Motor wie aus dem Vollen geschmitten prägen das Bild der M 15

Zündkontakte, rechts läuft der Kettenantrieb zur vor dem Zylinderfuß platzierten Lichtmaschine.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wird die M 15 Jahr für Jahr weiterentwickelt. 1946 trägt sie die auffällige Vorderradaufhängung der neuen FN-Serienmaschine M 13. Es handelt sich um eine gezogene Langschwinge, das heißt, der Drehpunkt der Schwinge liegt vor dem Vorderrad! Theoretisch verspricht dieses Prinzip leichte Vorteile beim Ansprechverhalten, doch die praktischen Probleme liegen auf der Hand: Die lange Verbindung vom Lenkkopf zum Schwingendrehpunkt muss sehr stabil ausfallen, zudem ist das unerwünschte Zusatzgewicht auch noch in maximaler Entfernung vom Massenschwerpunkt und von der Lenkachse platziert. Darunter leidet die Handlichkeit. Kein Wunder, also, dass die belgische Marke mit dieser verwegenen Konstrukti-



Bei den frühen Versionen steht der Amal-Vergaser waagrecht, ab 1950 wurde der Ansaugstutzen nach oben angewinkelt

on in der Motorradwelt ziemlich allein blieb.

Bei der M 13 wie der M 15 führen lange gerade Rohre im Dreieckverbund vom Lenkkopf nach schräg vorn zum Schwingengelenker, die Federung übernehmen wie auch an der Hinterradschwinge auf Zug beanspruchte Gummibänder. Im folgenden Jahr werden auch Maschinen mit neben dem Vorderrad angebrachten konventionellen Schraubenfedern auf den Cross-Pisten gesehen.

Das zweite Moto-Cross der Nationen wird 1948 in Spa ausgetragen, die belgischen Fahrer können den Heimvorteil nutzen und den Engländern den Titel abnehmen. FN-Fahrer spielen dabei jedoch noch keine große Rolle: Joseph Pé, der schon vor dem Krieg die Stoßstangen-M 15 gefahren hatte und das aufstrebende Talent Victor Leloup landen unter ferner liefen. Leloup kann immerhin die belgische Cross-Meisterschaft in der Nachwuchskategorie für sich entscheiden. FN ist zuversichtlich, dass der junge Fahrer seinen Weg machen wird und stellt ihm zur Saison 1949 eine komplett überarbeitete M 15 zur Verfügung.

Den Gaswechsel des 500-Kubik-Einzyinders steuert nun wie bei reinrassigen Rennmotoren eine oben-

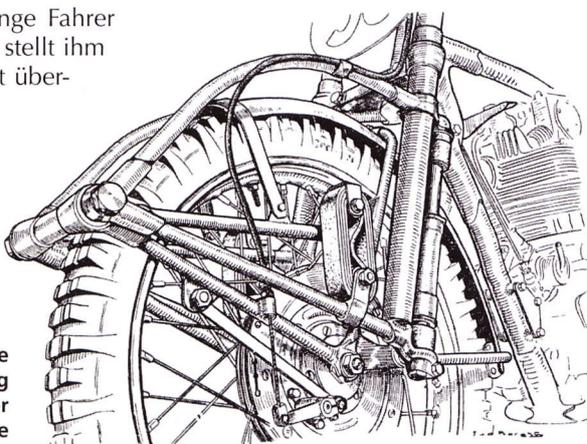


Geradlinig: die erste Version der gezogenen Schwinge, hier ohne Gummibänder, aber mit seitlichen Schraubenfedern



Voller Einsatz, hart am Gas: Im Gegensatz zum traditionellen Geländesport geht es beim Moto-Cross einzig um Tempo

Rohrverbau vom feinsten: Die zeitgenössische Zeichnung verdeutlicht den Aufbau der gezogenen Langschwinge



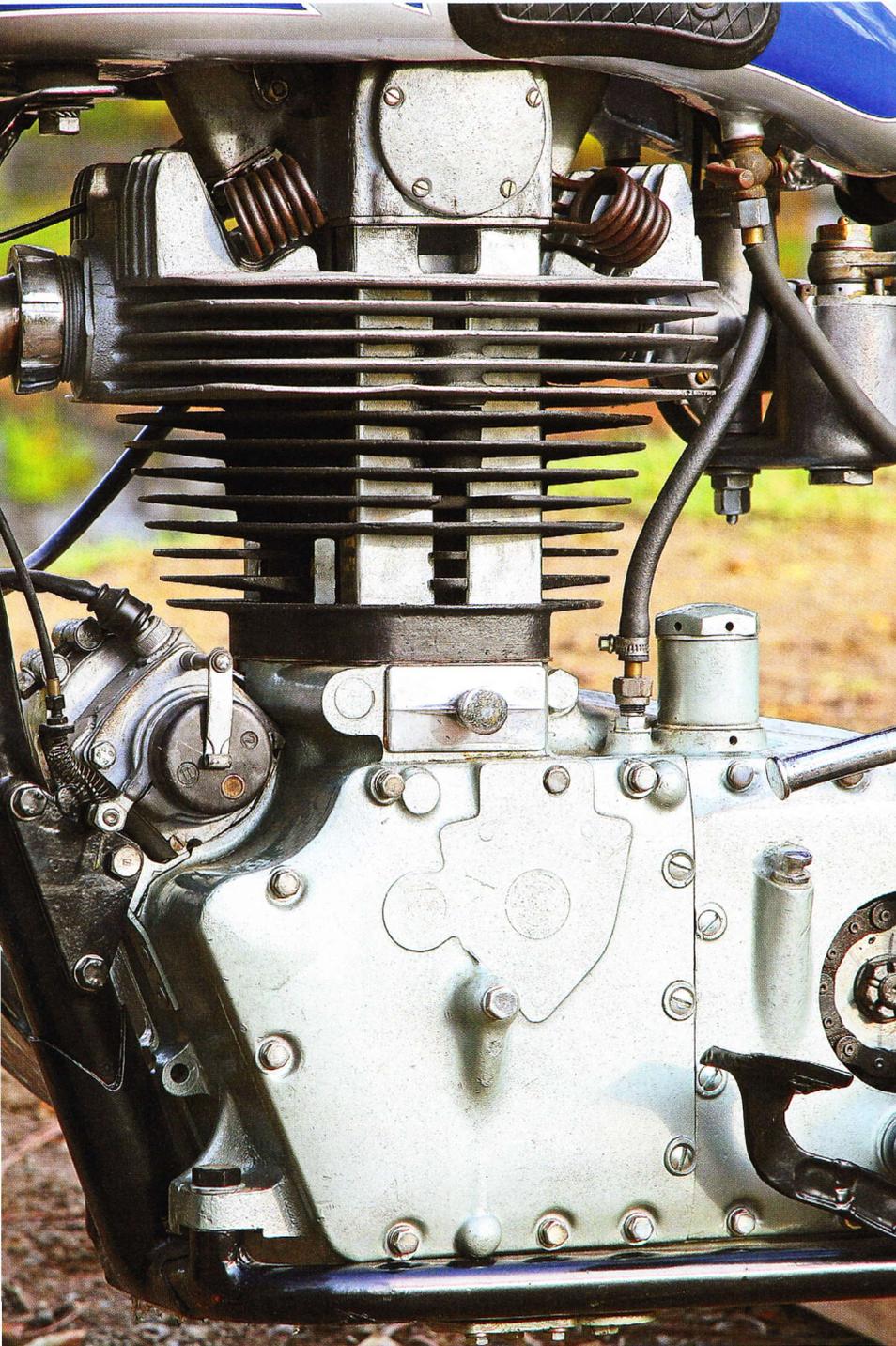
liegende Nockenwelle. Mit 80 Millimeter Bohrung und 99 Millimeter Hub ist das Triebwerk extrem langhubig ausgelegt, die Leistung wird mit rund 34 PS angegeben. Zylinder und Ventildeckel werden aus Magnesium gegossen, der Kopf besteht aus Aluminium mit eingegossener Bronzetalotte. Der komplette Unterbau ist im Prinzip immer noch der gleiche wie beim ursprünglichen, seitengesteuerten Motor! Statt der Nockenwelle treibt die Kurbelwelle nun ein Zwischenrad für die Steuerkette, und ein Magnetzündler hat den Platz der Lichtmaschine eingenommen. Auch der ohc-Motor muss mit einer



Die Geradwegführung hinter dem Gabelkörper dient der exakten Radführung. Die Gummischläge begrenzen zudem die Federwege. Das Schutzblech ist an der Dreieckschwinge befestigt und macht die Federbewegungen mit



Auch am Hinterrad finden sich die Geradwegführungen. Ein kurzes Gelenkstück verbindet sie mit der Schwinge



Der Motorblock entspricht der vorherigen Versionen. An Stelle der Stoßstangen-Hüllrohre ist ein Kettenschacht getreten



Unverzichtbar: Auf den rauen Cross-Pisten hilft der Lenkungsdämpfer, die schwere Gabel im Zaum zu halten

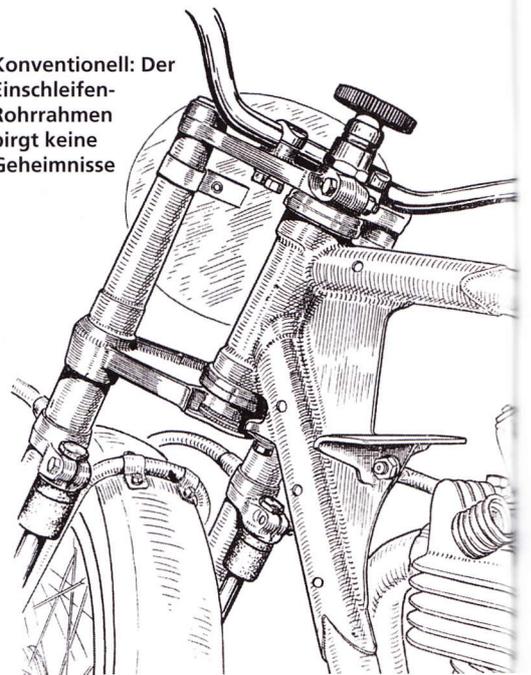


Leichtbau auf belgisch: Magnesiumnabe, kombiniert mit gusseiserner Ankerplatte aus dem Automobilbau

knapp bemessenen Ölfüllung von 1,5 Litern auskommen, die in einem abgeschlossenen Raum unterhalb der Kurbelwelle untergebracht ist.

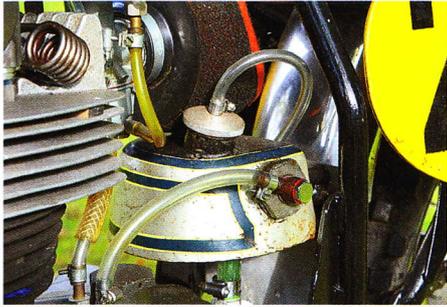
Die Frontpartie des komplett neuen Rahmens sieht nun etwas weniger gewöhnungsbedürftig aus: Der großzügig dimensionierte Gabelkörper erinnert an eine Telegabel, die dünnen Rohre zum Schwingendrehpunkt, der nach wie vor vor dem Rad liegt, können auf den ersten Blick für

Konventionell: Der Einschleifen-Rohrrahmen birgt keine Geheimnisse



Der optische Eindruck täuscht nicht: Mit 180 Kilo steht hier ein echtes Schwergewicht vor der Linse





Mini-Reservoir: Der zusätzliche Öltank dient hauptsächlich der Kühlung des im Motorblock gebunkerten Schmierstoffes

Kotflügelstreben gehalten werden. Tatsächlich ist der Kotflügel aber an der Dreieckschwinge befestigt, die beim Einfedern ein Gummibandpaket auseinanderzieht.

Die Entscheidung für Gummibänder hat gute Gründe: Das Material weist eine passable Eigendämpfung auf, so dass selbst im Wettbewerbseinsatz auf separate Dämpfer verzichtet werden kann, zudem ist die Federeinheit sehr leicht. Nicht zu



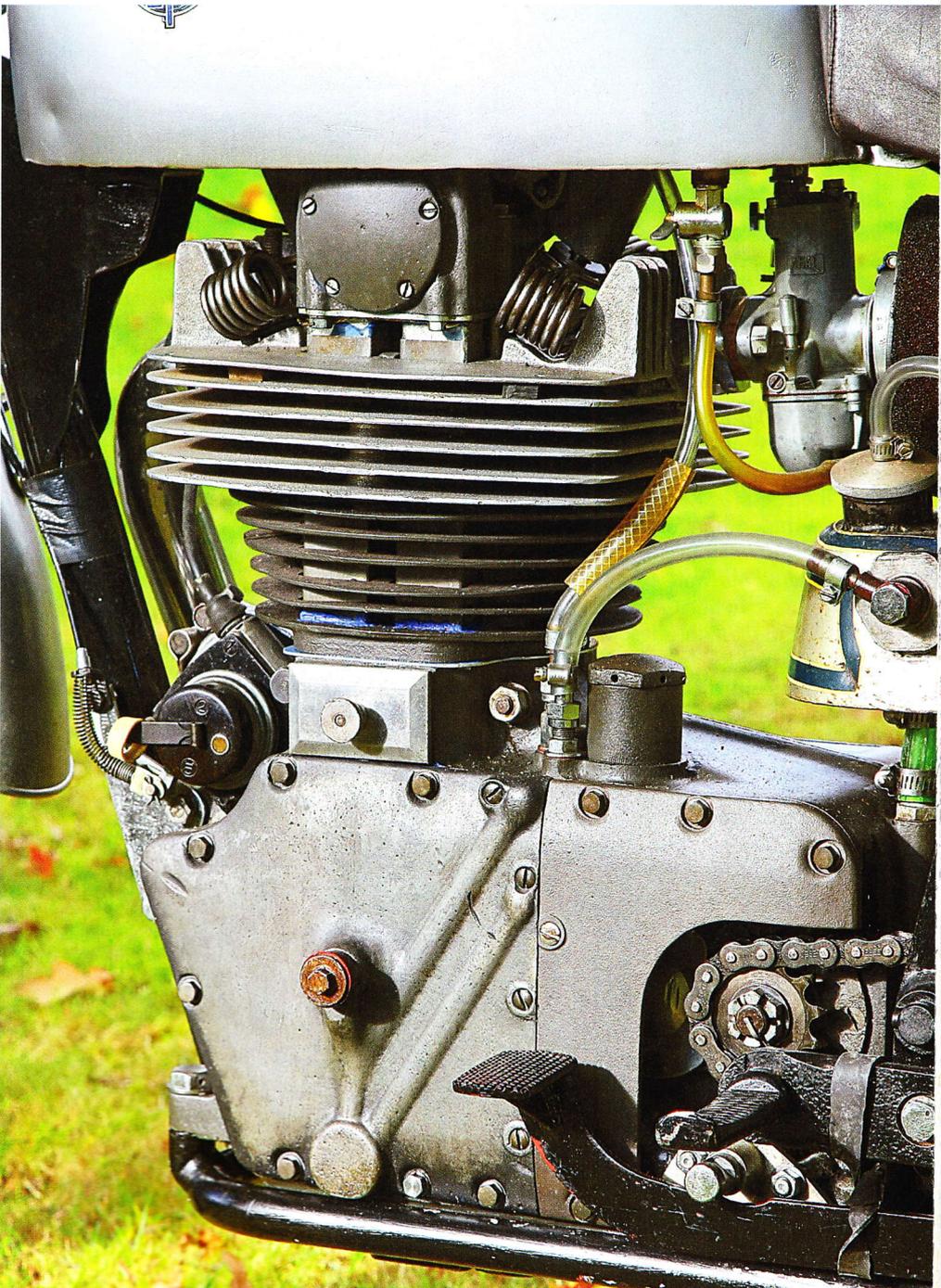
Neuer Rahmen, Magnesiummotor: Die M 15-Generation ab 1952 (hier ein 1956er Exemplar) folgte gängigen Baumustern. Die Gabel stammt von Norton, das Werk experimentierte aber auch mit anderen Marken, zum Beispiel NSU



Das Werksteam 1951: Victor Leloup (2) und Auguste Mingels. Leloup brillierte beim Frankreich-GP und beim Nationen-Cross

vergessen: Durch die Anzahl der Gummibänder lässt sich die Federcharakteristik unkompliziert variieren und an unterschiedliche Gegebenheiten anpassen. Tatsächlich hat sich diese Bauweise im Bahnsport bis in die Neuzeit halten können! Bei FN nutzt Victor Leloup die Gummifederung bis 1951, als längst Girling-Federbeine zur Verfügung stehen: Die hydraulischen Dämpfer lassen im harten Wettbewerbseinsatz rasch nach, das Gummi hält hingegen bis zum Ende.

Hinter dem Gabelkörper sorgen bei den Crossern Geradwegführungen für eine exakte Spurhaltung und einen Anschlag der Federbewegung; die M 13-Straßenmodel-



40 PS bei 6125 U/min werden dem Magnesium-Langhuber nachgesagt, dazu ein Drehzahlband wie ein Tafelberg



le müssen ohne sie auskommen. Obwohl es so aussieht und auch von zeitgenössischen Konkurrenten vermutet wurde, enthalten diese Rohre keine Dämpfer! Die Hinterradaufhängung ist ähnlich aufgebaut. Auch hier findet sich eine gezogene Langschwinge mit Gummibandfederung und zusätzlicher Geradwegführung. Wie vorn sind die Führungselemente über kurze Gelenkausleger mit der Schwinge verbunden, um die kreisförmige Bewegung der Achse auszugleichen.

Die Radnaben bestehen aus Magnesium, doch Details wie die gusseiserne

Bremsankerplatte aus einem Ford-Pkw konterkarieren alle Leichtbaubemühungen. Tatsächlich bringt die Wettbewerbsmaschine rund 180 Kilo auf die Waage! Victor Leloup und Auguste Mिंगels bilden das Werksteam, FN verkauft die Moto-Cross-Maschine aber auch an Privatfahrer.

Die Erfolge bleiben nicht aus: Leloup gewinnt 1950 den großen Preis von Belgien und führt das Nationalteam ein Jahr später zum Sieg beim Nationen-Cross, der erstmals in Namur abgehalten wird. Die spektakuläre Naturstrecke rund um die



Die letzte Evo-Stufe (oben): Mit so einem Motorrad holte René Baeten 1958 die WM-Krone. Die Vollnabenbremsen sind Beleg für die rasante Tempoentwicklung im Moto-Cross

Der Besitzer



Yves Campion

Eigentlich gilt das Interesse des 54-jährigen Grafik-Designers aus Brüssel den Motorrädern von Gillet, über die er das Buch *Les Motos Gillet Herstal* geschrieben hat. Seine Sammlung umfasst aber auch die anderen belgischen Marken. Mit einer Sarolea ist er viele Jahre im Veteranen-Cross aktiv gewesen, die rare M15 mit Gummibandfederung gehört ihm seit 20 Jahren und wird nach der Restaurierung nicht mehr bewegt. Gemeinsam mit Gilbert Gallez, der die drei anderen Maschinen zu unserem Fototermin beisteuerte, arbeitet Campion an einem Buch über die Motocross-Wettbewerbe in Namur, aus dem wir freundlicherweise vorab einige Archibilder verwenden dürfen.

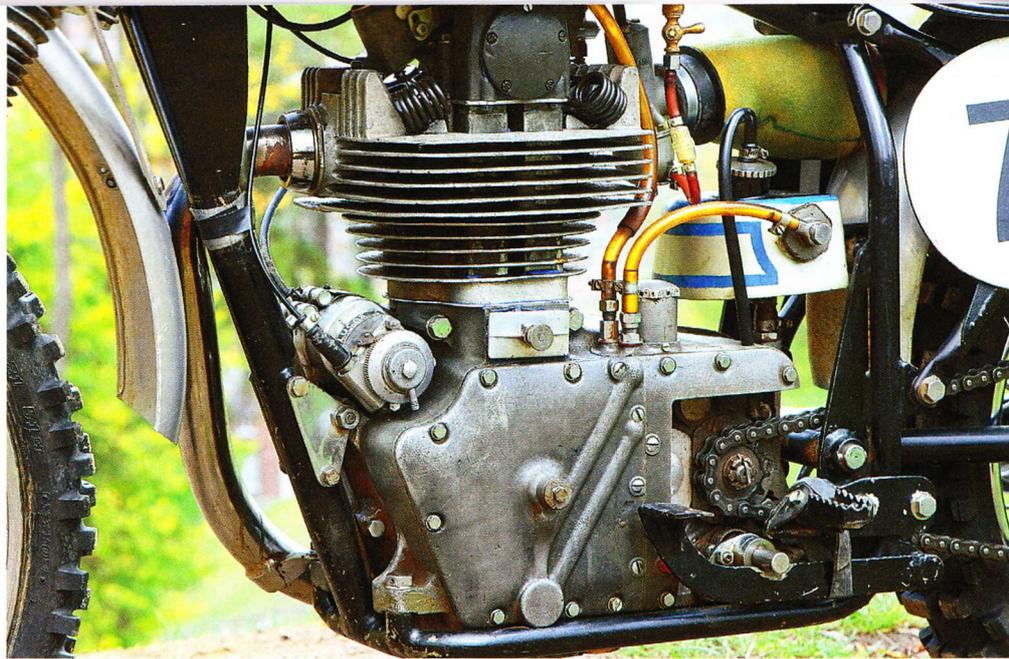
Zitadelle, hoch über den Dächern der belgischen Provinzhauptstadt gelegen, wird in den folgenden Jahrzehnten zur Kultstätte. Namur ist für den Moto-Cross-Sport, was die Nürburgring-Nordschleife für die Asphaltfraktion ist.

1952 steht eine Rundum-Erneuerung an. Der neue Rahmen mit einer konventionellen, breit gelagerten Hinterradschwinge und Telegabel folgt nun gängigen Standards und drückt gemeinsam mit dem Magnesium-Motorgehäuse das Gewicht.



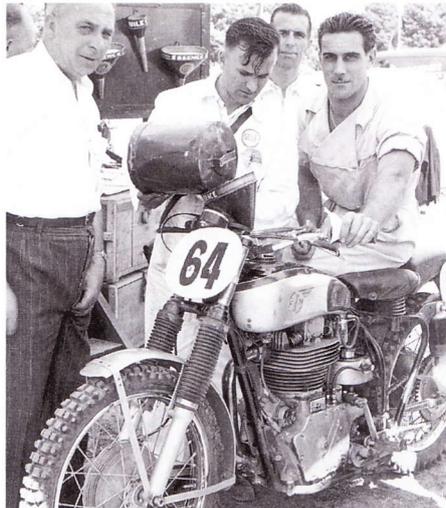
Der erste von vielen belgischen Moto-Cross-Weltmeistern: Die Autogrammkarte zeigt René Baeten in vollem Flug

Ein kleiner externer Tank vergrößert das Ölvolumen um magere 250 Kubikzentimeter, dient aber hauptsächlich der Kühlung des Schmierstoffs. Victor Leloup gewinnt in diesem Jahr mit drei Laufsiegen die erstmals ausgetragene Moto-Cross-Eu-



Spezialist für schnelle Strecken, auf denen Höchstleistung gefragt ist: Den „Kurzhubmotor“, der mit seinem Bohrung-Hub-Verhältnis von 85 x 87 Millimeter immer noch leicht langhubig ausgelegt ist, erkennt man an den fünf Zylinderkühlrippen. Vorher waren es sieben

ropameisterschaft, gleichzeitig sichert sich Auguste Mingels die zweite von vier in Folge errungenen belgischen Meisterschaften.



Ungewöhnlich: FN-Neuzugang Marcel Meunier (hier beim Tanken vor dem Belgien-Grand-Prix 1953) fährt mit Drehzahlmesser

Auch die nächsten beiden EM-Titel gehen an FN, diesmal ist Auguste Mingels vorn, Leloup gewinnt weiterhin einzelne Grands Prix, bis er 1957 zu Gilera wechselt. Der neue Mann heißt René Baeten und er führt sich als belgischer Meister und Vizemeister in der erstmals ausgetragenen Weltmeisterschaft gut ein. 1958 holt er gar den WM-Titel und damit den größten Triumph in der FN-Nachkriegsgeschichte. Bei ausgewählten Rennen auf schnellen Strecken greift er auf den neuen, rund 45 PS starken „Kurzhubmotor“ mit 85 Millimeter Bohrung und 87 Millimeter Hub zurück. Inzwischen ist gehöriger Aufwand nötig, um vorn mitzufahren: FN fertigt für René Baeten und den großgewachsenen Auguste Mingels unterschiedliche, an die Körpergröße angepasste Rahmen. Zwischen den beiden Läufen eines Grand Prix werden routinemäßig die Motoren gewechselt, die eingespielten Werksmechaniker brauchen dafür nur rund 15 Minuten.

Ein Aufwand, der sich angesichts des Zusammenbruchs der europäischen Motorradmärkte kaum mehr lohnt. FN beschließt Ende 1958, die Motorradsparte einzustellen, das bedeutet natürlich auch ein abruptes Ende für das Moto-Cross-Engagement. Der amtierende Weltmeister Baeten macht zwar unverdrossen als Privatfahrer weiter, kommt aber 1959 mit der FN nicht über einen neunten WM-Rang hinaus.



Text: Peter Mergelkuhl
Fotos: Frank Ratering, Archiv Champion
p.mergelkuhl@oldtimer-markt.de

Klassentreffen: Vier Generationen FN unter sich. Die „B2“ ist ein Mischling aus 1952er Rahmen und altem Motor