



# PATON S1

**Klein aber fein ist sie, die ruhmreiche Marke aus Mailand. Seit 1958 ist man ununterbrochen im Rennsport aktiv. Jetzt versucht sich die EDELSCHMIEDE erstmals an einem zulassungsfähigen Straßen-Motorrad. MO konnte eines der ersten Exemplare fahren**

TEXT: JO SOPPA

FOTOS: SOPPA, ISLEOFMANPHOTOGRAPHY.CO.UK





Unsere Test-Paton  
stammt aus der auf 25 Exemplare  
limitierten Factory-Serie.  
Quasi der Werksrenner. Nummer 1 ist  
der Prototyp fürs Firmenmuseum,  
deshalb ist die Nummer 26 das letzte  
Stück der Reihe. Ein paar Nummern  
waren bei Redaktionsschluss  
noch nicht vergeben





**Klassik-Style.**  
Die Ausgestaltung der Kettenblattaufnahme erinnert an die historischen Paton-Trommelbremszeiten. Auch der Rest der ersten Straßen-Paton lässt jedes Mechanikerherz höher schlagen. Fein gemachtes Rad



In Sachen Glaubwürdigkeit steht Paton hervorragend da. Seit der Gründung Ende der fünfziger Jahre ist die Firma durchgängig aktiv geblieben – und sie befindet sich immer noch mehrheitlich im Besitz der ursprünglichen Namensgeber. Roberto Pattoni ist als Sohn des Mitbegründers Giuseppe Pattoni (siehe Kasten) quasi von Kindesbeinen an in die Firma hineingewachsen. Er ist Technischer Direktor und gibt die Linie bei der Modellentwicklung vor.

Bis zur Jahrtausendwende war Paton im Grand Prix-Business in der Königsklasse aktiv. Der Umbruch ins Viertakt-Zeitalter mit der neuen MotoGP-Kategorie war für das kleine Team aber wirtschaftlich nicht mehr zu stemmen. Die sich stetig wachsender Beliebtheit erfreuende Klassik-Rennszene bot den Mailändern die günstige Chance, in der eigenen Firmengeschichte zurück und zugleich nach vorne zu blicken. Wenn es einem Hersteller zusteht, seine Renner aus den 60er Jahren nochmals neu zu bauen, dann Paton. Besonders bei englischen Klassik-Rennen erfreuen sich die Patons seit jeher höchster Wertschätzung. Anders als bei unseren Oldie-Rennen, bei denen zumeist auf Gleichmäßigkeit gefahren wird, geht

es in England auch im Klassik-Sport um Platz und Sieg. Dabei spielt der TT-Kurs auf der Isle of Man eine zentrale Rolle. Steve Linsdell und Ryan Farquhar zählen dort seit Jahren mit ihren 500er-Paton-Twins zu den Siegfahrern im Klassikgeschäft.

Bei einer dieser Veranstaltungen entstand die Idee, Klassik und Moderne zu verknüpfen. Denn neben den spektakulären Superbike-Klassen erfreuen sich auf der Insel die Lightweight Supertwins großer Beliebtheit. Der Grund ist klar: Hier sind echte Budget-Renner auf Basis der Suzuki SV 650, Gladius 650 und vor allem der höchst beliebten Kawasaki ER-6N am Start.

Weil der Kawasaki-Twin als 180-Grad-Gegenläufer samt Kassettengetriebe so etwas wie die moderne Version eines Paton-Rennmotors ist, schnippte Roberto Pattoni schnell mit Daumen und Zeigefinger. Zunächst versuchte man, den Kawa-Twin in das Fahrwerk des Klassik-Renners zu verpflanzen. Das ging, brachte aber Probleme mit der Unterbringung der serienmäßigen Ansauganlage. Also entwarf man ein komplett neues Chassis. Klassisch in den Grundzügen, modern in Geometrie und Brückenkonzeption. Die ersten drei





**Traditionelles Fahrwerkslayout mit hochwertigen Komponenten und als Kernstück einen problemlosen Großserienmotor. Elegant: Die Zuleitungen für die in den Spiegeln integrierten Blinker sind im Verkleidungsgestänge verlegt**

Motorräder wurden gerade noch zur TT fertig. Fahrer Linsdell implantierte seinen eigenen, auf rund 100 PS getunten ER-6-Twin. Resultat war ein sechster Platz mit einem Rundenschnitt von an die 185 km/h. In den schnellen Passagen erreichte die Paton über 240 km/h.

Inzwischen sind die ersten Kundenmaschinen fertig gestellt. Zunächst kommt die auf 25 Exemplare limitierte Factory-Serie. Hervorstechendes Merkmal dieser rund 27 000 Euro teuren Edversion ist der aus dünnwandigem Stahlrohr (1,5 statt 2,0 Millimeter) hartgelötete Rahmen. Damit diese kunstfertig ausgeführte Arbeit auch gebührend zu bestaunen ist, wird der Rahmen nur mit Klarlack versiegelt. Die Hinterradschwinge ist aus Leichtmetall geschweißt, zwei Öhlins-Federbeine stützen sie ganz klassisch zum Rahmenheck hin ab. Vorne findet sich passend zum Klassik-Look eine Telegabel mit 43er-Standrohren. Sie orientiert sich am bekannten Paioli-Muster, wird inzwischen aber von einem Spezialbetrieb für Paton gefertigt. Geführt werden die Holme in wunderschön hinterfrästen Leichtmetallbrücken.

Auch die Auspuffanlage ist eine exklusiv für die Paton fabrizierte Einheit aus dem renommierten Hause

Termignoni. Sie klingt unauffällig dezent und ist im Zusammenspiel mit der serienmäßigen Ansauganlage Grundvoraussetzung für problemlose Straßentauglichkeit. Die Spitzenleistung des Twins entspricht mit 72 PS der Serien-Kawasaki ER-6N. Fahrfertig soll das Motorrad unter 160 Kilogramm wiegen. Nach dem ersten Fahrtst erscheint diese Herstellerangabe realistisch.

Dass die Paton-Crew über jahrzehntelange Praxis verfügt, macht sich bereits beim Aufsitzen bemerkbar: Alles passt wie maßgeschneidert. Ganz klar steht der Funktionsaspekt im Vordergrund. Das ist ein in die Hand gearbeitetes Werkzeug für effizientes Fahren. Deshalb gibt es eine Verkleidungskuppel, die vielleicht keinen Designpreis bekommt, dafür aber aerodynamisch funktioniert. Deshalb gibt es auch keine 180er-Show-Bereifung, sondern lediglich einen 160er-Pneu. Und deshalb finden sich auch keine schöngestigen Selbstzweck-Frästeile am Rad, sondern nur clever gemachte Detaillösungen, wie etwa die in den Kettenspann-Mechanismus integrierte Bremszangenaufnahme. Sogar für die Hupe hat man eine wertige Befestigung geschaffen. Noch nicht ganz vertragen sich der praxisgerecht große Lenk-





**Termignoni liefert die komplette Auspuffanlage für die neue Paton. Das kunstvolle Hartlöten von Motorradrahmen beherrschen heute nur noch wenige Spezialisten. Oliver Thiel ist Paton-Ansprechpartner in Deutschland**



einschlag und der enge Ausschnitt in der Rennverkleidung. Dort wird es beim Wenden für die Finger zu eng. Das Testmotorrad ist ein Hybrid aus TT-Rennmaschine und Serienmodell. Bis zur Auslieferung der Kundenmodelle tut sich noch einiges. Unter anderem gibt es dann auch ein Ablagefach im Sitzhöcker.

Das Auffällige der auf Conti Attack rollende Paton ist die Präzision des Fahrwerks. Sie liegt handlich und neutral. Das herausragende Element ist aber das punktgenaue Abwinkeln, das wie ein automatisierter Regelprozess auf den Punkt genau abzulaufen scheint. Zugleich sprechen die Feder Elemente straff gedämpft, aber keinesfalls unkomfortabel an. Ein Fahrwerk, das auf der Landstraße mit großem Genuss bewegt werden kann.

**FAZIT:** Zweifellos, die Paton S1 Factory ist puristisches Liebhaber-Material. Wer die Kombination aus klassischem Rennmaschinenbau und modernem, problemlosen Alltags-Twin charmant genug für einen massiven Kontorraub findet, der wird gerade im Vergleich zu manch anderem Exoten-Abenteurer im Sattel der Paton keine Enttäuschung erleben. Wem die 27 000 Euro als eine Spur zu heftig erscheinen, der muss sich noch etwas gedulden. Für die Zukunft ist eine einfach ausgestattete Standard-Version anvisiert. Die soll preislich unter 20 000 Euro bleiben. Zunächst geht es aber mit Sondermodellen weiter. Etwa der auf 50 Stück limitierten „Pep Memorial“, in Erinnerung an Gründervater Giuseppe Pattoni, und die „Classic TT“ getaufte Isle of Man-Edition.

Die soll es nur 151 Mal geben. Mit rund 22 000 Euro dürfte sie auf die hochklassige Ausstattung bezogen das preislich interessanteste Paton-Modell darstellen. Für Liebhaber. □

#### TECHNISCHE DATEN: PATON S1

**Preis:** ab zirka 19 900 Euro (Standardversion). Auf 25 Stück limitierte Sonderversion „First Factory Signature“ mit hartgelötetem Rahmen zirka 27 000 Euro. Version „Pep memorial“ zirka 25 000 Euro. Version „Classic TT“ zirka 22 500 Euro

**Leistung:** 72 PS (53 kW) bei 8500/min, maximales Drehmoment 64 Nm bei 7000/min. Rennversion je nach Tuning

**Motor:** Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, Typ Kawasaki ER-6, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 83 x 60 mm, Hubraum 649 ccm, Verdichtung 10,8. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 38 mm. Speziell für Paton gefertigte Termignoni-Auspuffanlage, Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

**Fahrwerk:** Stahlrohr-Brückenrahmen, in Standard-, Pep- und TT-Version geschweißt. Factory hartgelötet. Telegabel, Ø 43 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit zwei Federbeinen, voll einstellbar, Federweg 130 mm. Version ab Classic TT mit Öhlins-Federbeinen. Felgen wahlweise Drahtspeichenräder oder Gussfelgen. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 160/60ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 295 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 105 mm, Radstand 1390 mm, Sitzhöhe 810 mm. Tankinhalt 16 Liter, Gewicht fahrbereit 158 kg

**Kontakt:** PEP Moto Italia S.r.l. Via Biondi 1, 20154 Mailand, Italien, [www.paton.it](http://www.paton.it). Kontakt in Deutschland: Thiel Motorsport, 74078 Heilbronn-Biberach, Telefon (07066) 4993, [www.thiel-motorsport.de](http://www.thiel-motorsport.de)



# PATON – SEIT 1958



**Bewährungsprobe. Paton-Fahrer Linsell mit der S1 auf der Lightweight-TT 2014. Platz 6**

Am Anfang war die Arbeitslosigkeit. Der Mondial-Rennstall hatte 1957 dicht gemacht. Giuseppe Pattoni und Lino Tonti gründeten ihre eigene Firma. Mike Hailwood gehörte zu den ersten Kunden

Ende der 50er Jahre steckte auch die italienische Motorradindustrie in der Krise. Neben Gilera und Moto Guzzi stellte die kleinere, aber sportlich höchst erfolgreiche Firma Mondial ihre Rennaktivitäten ein. Aus der Not heraus machten die Renntechniker Giuseppe Pattoni und Lino Tonti einfach weiter. Aus den Nachnamen entstand der Firmenname. Man betreute die alte Mondial-Kundschaft und verbesserte das vorhandene Material. Ein neu entwickelter Zylinderkopf brachte sogar den damaligen Nachwuchsfahrer Mike Hailwood tüchtig in Schwung. So richtig nährte das Geschäft den Mann aber nicht, Tonti verließ bereits 1960 die Firma, später heuerte er bei Guzzi an, Pattoni musste nebenher noch bei einem Lancia-Händler Geld dazu verdienen.

Mit einer komplett eigenständig entwickelten 250-ccm-Rennmaschine verschaffte sich Pattoni schließlich Respekt in der Szene. Alberto Pagani errang damit 1964 beim WM-Lauf auf der Isle of Man einen hervorragenden dritten Platz. Die 250er wurde zur 350er und schließlich sogar zum 500er-Twin. Die großen Jahre der Paton nahmen ihren Lauf. 1967 wurde Angelo Bergamonti Italienischer Meister, vor Agostini auf der Werks-MV Agusta.

Auch in der Weltmeisterschaft blieb die Paton dem Sieges-Duo MV und Agostini dicht auf den Fersen.

Den Umschwung zum Zweitakter nahm Pattoni sportlich mit einem eigenen Motor ab 1976 in Angriff. Für die Mini-Firma eine wahre Herkules-Aufgabe, die mit Hartnäckigkeit und Fleiß bewältigt wurde. Ab den 80er Jahren ging es mit den Paton-Zweitaktern aufwärts, 1988 schrappte man nur knapp am Europameister-Titel vorbei.

Gegen die hochgerüsteten japanischen Werksteams war im kleinen Enthusiasten-Kämmerlein freilich kein Kraut mehr gewachsen. 1999 starb Giuseppe Pattoni überraschend im Alter von 71 Jahren, die Firma hatte ihren treibenden Dreh- und Angelpunkt verloren. 2001 stellte Paton das kostspielige Grand Prix-Geschäft ein. Zuletzt hatte man noch die Ex-Cagiva-Fahrwerke für die eigenen Motoren genutzt.

Seit 2004 entwickelte man mit neu aufgelegten Klassik-Rennern ein neues und zugleich altes Geschäftsfeld. So ein Klassik-Renner kostet rund 60 000 Euro und verkörpert den Stand von 1968, selbstverständlich mit heutigen Know-how im Detail verfeinert.

Die neue Paton S1 schlägt nun ein völlig neues Kapitel auf. Zum ersten Mal gibt es eine Paton mit Straßenzulassung.

Importeur in Deutschland ist Thiel Motorsport in Heilbronn-Biberach, Telefon (07066) 4993.

## SOMMER FINALE



STATT € 44,<sup>95</sup>  
**34,<sup>95</sup>**  
**-22%**

**FIREFOX**  
**SPORTY MESH**  
**HANDSCHUH**

STATT € 49,<sup>95</sup>  
**39,<sup>95</sup>**  
**-20%**

**FLM**  
**FLM GP-SPORTS**  
**SOFTSHELLJACKE**



### VIELE WEITERE ANGEBOTE IN ALLEN STORES ODER ONLINE

Gültig bis 05.10.2014, solange der Vorrat reicht.

**polo**

Weil ich Motorrad fahre.

[www.polo-motorrad.de](http://www.polo-motorrad.de)