

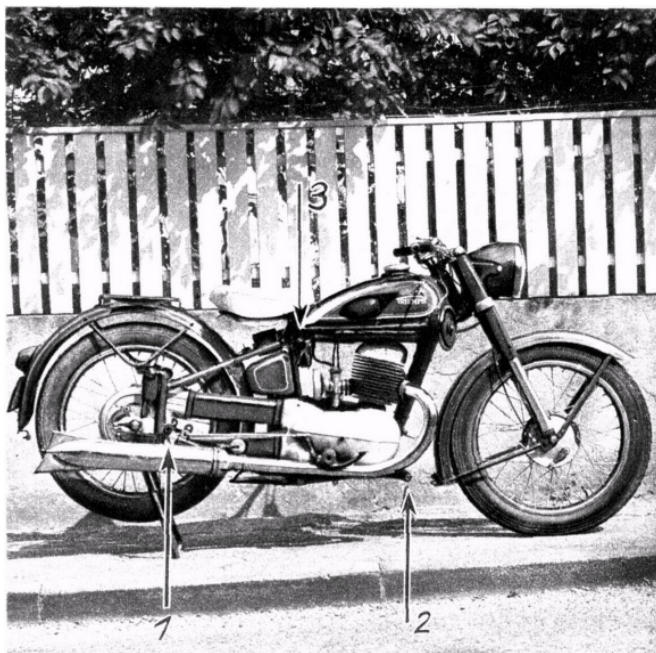


Ist es denn so schwer, für eine Maschine einen richtigen Namen zu finden? Vor allem dann, wenn so ein Ding Jahr und Tag gebaut wird und noch mehr Jahre weitergebaut werden wird? Bei uns hieß sie jedenfalls Speiteufel, aber das haben sich die Nürnberger selber zuzuschreiben, die hätten von sich aus einen würdigeren Namen längst finden können. Wir fanden eben Speiteufel angemessen, weil das Ding dementsprechend losging, von außen ein zierliches Kleinemädchengespann, von innen ein wildes, kleines Biest, ein wütender Terrier. Wir wollten eigentlich schon lange eine Seitenwagen-Sondernummer machen, in der alles das stehen sollte, was bei Seitenwagen wichtig zu wissen ist. Und da die meisten Leute meinen, Seitenwagenbetrieb fange erst ab 500 ccm an, interessant zu werden und Spaß zu machen, und weil wir hier da ganz anderer Ansicht sind, wollten wir uns noch einmal der Tatsachen versichern und ein paar Wochen mit einem kleinen Rutscher herumfahren, als welche nach der R 25 im vorigen Jahr — siehe Nr. 16/50 — eigentlich nur die Triumph in Frage kam. Wir erwarteten nicht viel, waren auf das gefaßt, was man gerade so als untere Grenze bezeichnen kann, der Nachsicht des Publikums empfohlen, schließlich werden für den Motor ja nur 10,5 PS angegeben — denkste! In dem Ding steckt mehr, als die Zahlen besagen. Deshalb bekommt die

Triumph ihren eigenen Test, die Seitenwagen-Sondernummer wird aber trotzdem gebaut, nur eben mit einem 200er-Gespann als untere Grenze. Die Meinung, daß in Gespannen unter 500 ccm „nichts drin“ sei, ist nicht auf Deutschland beschränkt. Bei den Sechs Tagen z. B. hatten Gespanne bis 350 ccm die kleinsten Schnitte der 50er und 75er

Solomaschinen zu fahren, im Mittel 34 km/h. auf schlechten Strecken 15% weniger, auf guten nur 20% mehr. Rieß fuhr das natürlich mit der linken Hand — übrigens liegt da bei internationalen Wettbewerben eine Chance, unsere deutschen Gespanne können dank der Sturheit der Motoren und der gesamten Auslegung der Fahrwerke spürbar mehr, als dem internationalen Durchschnitt entspricht. In den deutschen Wettbewerben knuffen sich die Triumph-Gespanne seit Jahr und Tag mindestens mit den 350ern, oft mit noch stärkeren Maschinen herum, Deutschlandfahrten, Nordbayrische, Bayerns Berge — ewig sind sie mit -Goldenen drin, meist als geschlossene Gespann-Mannschaften.

Was gibt das Ding nun unter zivilen Fahrern? Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 80 km/h angegeben — unter mir ging das Gespann 70 jederzeit, 75 mit ein bißchen Warten



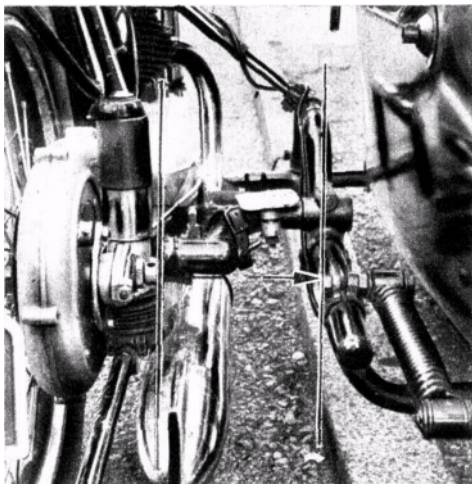
Links: Unser Gespann hatte Dreipunktanschluß, der sonst übliche vierte Punkt unter dem Steuerkopf fehlte. Trotz denkbar scharfen Fahrens blieb der Rahmen aber einwandfrei in Flucht. — Rechts: So sieht das Anschlußstück für den Punkt Nummer 2 aus, eine recht solide Angelegenheit.

und sehr oft, zu 80 brauchte man schon Geduld und garantiert keinen Gegenwind, auch den Kopf durfte man dazu ruhig runternehmen und die Seitenwagenscheibe umlegen. Auf der Autobahn Mannheim-Frankfurt gab's entschieden schnellere Fahrzeuge. Aber schon Stuttgart-München sah anders aus:

Der Motor ist am Berg unwahrscheinlich zäh und bergunter kann man das Gespann über beliebig viele Kilometer — es gibt so lange Gefälle! — auf 90 bis 95 km/h überdrehen lassen. Bringt beides ganz schön Minuten. Was heißt hier übrigens schon überdrehen! Der BDG-Motor gibt seine papiermäßigen 10,5 PS bei nur 3600 U/min, bei 90 sind das immer erst 4150 U/min, ein lächerlicher Wert. Auf der



schnellen Bundesstraße 14, Nürnberg-Stuttgart, habe ich sie mit einem genauen 60er Schnitt nach Hause gefahren, allerdings ohne den da meist stehenden Westenwind, und mit leerem Seitenwagen, aber ohne mich anzustrengen oder gar aufs Tempo zu drücken, ließ sie eben laufen, wie sie wollte. Umgekehrt, als wir sie wieder ablieferten, saß der Zweizentnermann im Flitschenfutteral als Ballast, im Sattel das besagte Hundertpfundmädchen, für sie war außerdem die Strecke neu, sie kannte nicht jeden Misthaufen und jeden Büttel wie der Alte, außerdem haben Hundertpfundmädchen normalerweise nicht das Armschmalz, schwerbeladene Gespanne wirklich scharf zu fahren. Sie war schon furchtbar stolz, wenn in Rechtskurven die Reifen ein bißchen piffen — mit zwei Zentnern im Seitenwagen geht das grade. Außerdem traute sie sich den Dritten entfernt nicht so hoch hinaufzujubeln, wie ich das sonst tue, im Ganzen kann man die Fahrerei mithin als recht durchschnittlich bezeichnen. Ergebnis von Haustüre Ludwigsburg bis Haustüre Waldluststraße in Nürnberg, mit zwei Tankpausen und dreimal anhalten, samt Hochkippen des ganzen Fuhrwerkes (um den letzten Tropfen Sprit vollends zum Hahn laufen zu lassen!) ein genauer 50er-Schnitt! Es waren nicht viele Wagen, die uns überholten, aber wir überholten sehr viele, nicht immer zu unserer Freude. (Ich wurde da immer ein bißchen knapp unter den linken hinteren Kotflügeln durchgezogen. Seither weiß ich ungefähr, was meine Passagiere denken!) Da wir grade von Hochjubeln sprachen: Das bringt bei diesem Gespann die guten Schnitte, wenn der Fahrer nun wirklich aufs Tempo drückt und nicht bloß so tut. Der Dritte reicht normal bis 60 km/h, bis 65 ist am Berg sehr deutlich Leistungsabgabe vorhanden, darüberzugehen hat am Berg nur dann Sinn, wenn man ganz sicher ist, daß der Vierte glatt weiterziehen wird, wenn man also mit Überdrehen bis 70 dem Vierten das Anpacken erleichtert. Es ist aber unter allen Umständen zulässig, in beliebig langen Steigungen mit Vollgas auf reichlich 65 km/h zu bleiben, dem Motor passiert bestimmt nichts. In der Ebene zieht zwar der Vierte aus 60 heraus durchaus brauchbar weg, wenn man aber Ursache hat, nichts zu verschenken, etwa einen Salzknaben überholen will, der einen nicht vorlassen wollte, dann tut man gut, den Dritten bis knapp 70 km/h auszujubeln und



Dieser Abstand vom Hinterrahmen zum Seitenwagen-Längsrahmen war bei uns ein bißchen zu knapp, hätte rund 20 mm breiter sein müssen« Darauf muß man also bei Steckachsen achten«

dann erst in den Vierten zu gehen — der Vierte hat bei 70 gerade seine beste Zugkraft. Ähnliches gilt für den Zweiten, der reicht theoretisch bis 45 km/h, bei mir ging er immer wesentlich über 50 km/h, bei 55 km fällt die Leistung dann aber wieder deutlich. Der beste Anschluß an den Dritten i; sowohl am Berg wie beim Hochjubeln im Stadtverkehr bei reichlich 50 km/h da. Der Zweite und Dritte sind ausgesprochene Stadtfahrgänge, die jedem Polizisten das Wasser in die Augen treiben — bevor der die Augen aufkriegt, ist man weg, nur bei Nässe muß man ein bißchen aufpassen, weil einem da sogar noch der Zweite gelegen: lieh das Hinterrad durchgehen läßt wie bei der dicksten Sechshunderter. Man könnt sagen, daß zwischen Erstem und Zweiten entsprechend zwischen knapp 30 bis ungefähr 35 km/h ein Loch in der Getriebeabstufung sei — das merkt man aber nur wenn man es ausgesprochen darauf anlegt:

andere Leute mit Raketenabzug zu ärgern Für sich allein fährt man gar nie so, weder im Gelände noch auf der Reise.

Im Anschluß an die Triumph stieg ich wie der auf die 600er Zündapp über — ich bin mir bis heute im Zweifel, welche Maschine im Stadtverkehr schneller ist! Natürlich läuft der Elefant weg, wenn er mal 200 Meter freie Strecke vor sich hat, wenn aber das Gewühl zu den Hauptverkehrszeiten richtig dick ist und es darum geht, restlos alles mit der Beschleunigung zu machen, ohne daß einem die Kiste von den 30 PS einfach quer weggeschoben wird, wenn man jede kleine Lücke zum Durchstoßen ausnützen muß, dann ist so ein kleiner Speiteufel ein reines Vergnügen — eine Befriedigung für ein Ingenieurgewissen, weil man sich in jedem Augenblick sagen muß, für ein Minimum an Aufwand eine Leistung zu haben, die kein anderes Fahrzeug zeigt. Natürlich ist eine R 67 und eine KS 601 ein ander Ding — aber da steckt ja auch etwas mehr Aufwand dahinter. Das faszinierende und liebenswerte an diesem Speiteufel war aber, daß man laufend nicht nur über die absolute Leistung im Vergleich zu den starken Gespannen sich freuen konnte, sondern daß man sich vielmehr jeden Augenblick sagen mußte, dies mit nur einem reichlichen Drittel der Leistung eines großen Gespannes zu schaffen. Ich weiß nicht, ob nur Ingenieure das zu empfinden vermögen. mir jedenfalls war jede Minute auf der Triumph eine Befriedigung darüber, daß offensichtlich ein 250er-Gespann zwar nicht das Schnellste ist, aber das mit Abstand beste Verhältnis zwischen Aufwand und Fahrleistung bietet.

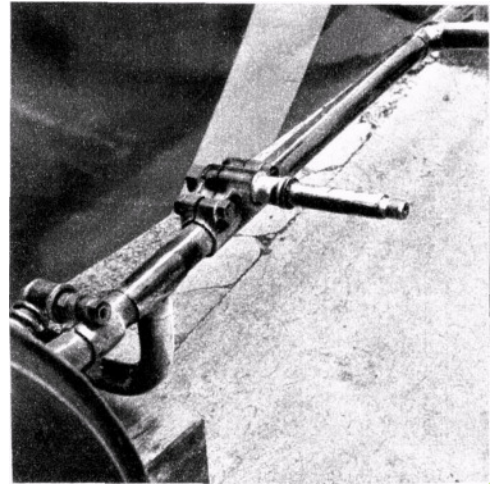
Der Verbrauch: Immer und immer wieder predigen wir, daß Verbrauch ausschließlich Sache der geforderten Fahrleistung sei. Wenn man mit 75 kg schwerem Fahrer, umgelegtem Seitenwagenwindschutz und sonstigen Vorsichtsmaßnahmen fährt, dann kommt man ohne weiteres auf 3,5/100 herunter, mit Scheibe und Vollgas kommt man auf reichlich 6 Liter. Ich selber verbrauchte beim ausgesprochenen Hetzen 6,5 Liter, ganz gleich, ob mit oder ohne Passagier, mit oder ohne Scheibe — bei mir lief eben der Motor bei jeder Geschwindigkeit mit Volllast, mir kam es nicht drauf an, auf der Autobahn mit Gegenwind den Dritten bei 65 km/h auch mal eine halbe Stunde lang drinzulassen. Machte sie anstandslos mit. Ich weiß nicht, wie weit herunter die Gänge reichen, wo sie also noch rund drehen, ich weiß bloß, wie weit hinauf sie reichen — weil sie bei mir andauernd auf Spitzendrehzahl gehen. Wenn dagegen das Hundertpfundmädchen mit mir im Seitenwagen ihren Reisetiebel fährt, dann rutschen ziemlich genau 5 Liter durch, mal sind wir sogar auf Bundesstraße 27 mit 10 Litern 230 km weit gekommen.

Die Triumph-Leute fahren ihre Wettbewerbsgespanne mit Starrachse am Seitenwagen, als man mir das Gespann übergab, meinte der Einfahrer ausdrücklich, es fahre sich mit Starrachse in der Kurve bedeutend besser als mit Schwingachse. Wir haben also das Gespann erst mal 14 Tage mit Starrachse gejagt, um es ins Gefühl zu bekommen, und dann die Schwingachse draufgeschlossert, kann man bei den Steib-seitenwagen in einer knappen halben Stunde ganz allein auswechseln. Es war ein Unterschied! Aber anders, als angekündigt. Mit Schwingachse fuhr sich das Gespann viel schöner. Man konnte plötzlich den Lenkungsdämpfer aufdrehen, ohne daß die Kiste ins Pendeln kam. Ich kann mir das nur so erklären, daß die Werksfahrer zu gute und vor allem zu harte Fahrer sind, um das zu merken. Ich konnte



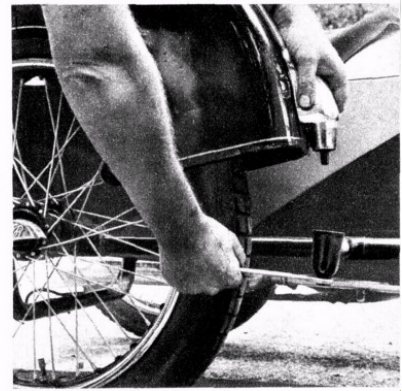
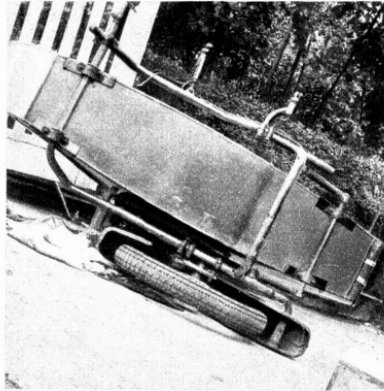
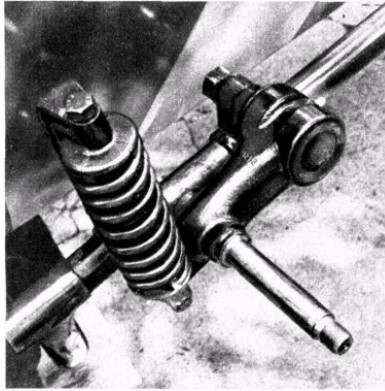
Das ist der Reiz des richtigen Schnellanschlusses, dieser Weg und diese Brücke waren auf keiner Karte mehr drauf, wir kamen aber durch.

Die Starrachse ist mit einer Langen Schelle aufgesetzt, läßt sich mühelos lösen.

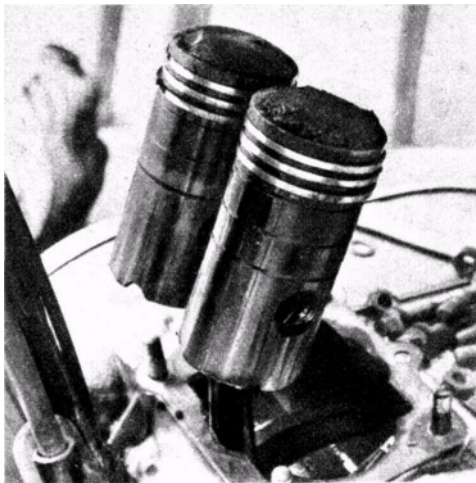


eben grade feststellen, daß das Gespann sich mit - der Schwingachse angenehmer fahre, für das Hundertpfundmädchen war es ein erheblicher Unterschied, für deren Arme macht es bei 200 km Strecke schon einiges aus, ob der Steuerdämpfer angezogen sein muß oder fast ganz offen bleiben kann. Das zweite Hundertpfundmädchen, als Spezialistin für das Gefahrenwerden, meinte außerdem, für den gelernten Passagier sei die Schwingachse auch noch von sehr deutlichem Vorteil — wir als Fahrer haben da ja kein Urteil, speziell bei meinem Gewicht bleibt den Karossenfedern ja gar nichts anderes übrig als zu federn. Normalerweise weigert sich Triumph, den Seitenwagen mit Schwingachse zu liefern, muß man sich also selber kaufen. Maßgebend dafür sind aber keine technischen Erwägungen, sondern allerlei komische Gewichtsvorschriften bei der Typenabnahme, die nach unserer Ansicht nicht berechtigt sind, gegen die man aber nichts machen kann, auch das Werk nicht. Dagegen ist auf eine Sache zu achten: Bei meinem Gespann war Spurweite gespart worden, ich brachte die Hinterrad-Steckachse nicht mehr heraus, stieß gegen das Rahmen-Längsrohr des Seitenwagens. Mit 20 mm längeren Anschlußstücken wäre dem abzuhelfen, ich half mir eben, indem ich den hinteren Schnellanschluß abhängte. Überhaupt Schnellanschluß: Wir haben den Wagen x-mal abgehängt, ein Mann allein kann ihn ab- und wieder anhängen. Einmal haben wir Maschine und Seitenwagen getrennt über eine baufällige, halbseitig gesperrte Brücke geschleift, hat samt An- und Abhängen keine zehn Minuten gedauert! (Auch wegen dieser Handlichkeit ist mir der rote Speiteufel lieb geworden, man sah mal streng hin, spuckte in die Hände und schon ging's. Das waren eben keine 350 Kilogramm, wie bei den Großen!) Der Motor: Viel kann man da nicht sagen, ist noch genau so, wie in Nr. 5/49 beschrieben, seit Gussi Muellers Zeiten ist er nicht mehr grundsätzlich geändert worden. Bei mir bekam er Aral — das gab's bei uns im August gerade wieder — und klingelte damit nur, wenn man ihn schleppen ließ, statt drehen zu lassen. Er ist bei mir nur geknüppelt worden und sagte nie etwas, gelegentlich kreischte er mal, aber eigentlich immer nur dann, wenn der Sprit grade auf Reserve lief und der Hahn umgelegt werden mußte — die paar Takte Spritmangel ließen ihn kreischen, wenn es bergrunter ging. Auskuppeln, mit der anderen Hand Hahn umlegen, ein paar Sekunden warten, sachte einkuppeln — und weiter ging's, mit vollem Zunder. Die Bremsen: Unsere Maschine hatte vorn die damals noch serienmäßige Pränafa drin. Wenn die primissime in Stand war und man gewaltig daran riß, kam in seltenen Fällen der Vorderreifen sogar zum schüchternen Pfeifen — also derzeitiger





Links: So sieht die Schwingachs-Einrichtung aus, Einbau eine Minutensache. Innerhalb der Schraubenfeder sitzt noch ein Gummikegel, der nach rund 20 mm Federweg anfängt zu tragen und eine starke Progressivität ergibt. — Mitle: Die Schwingachse gibt gegenüber der Starrachse ziemlich 15 mm mehr Spurweite, das Rad paßt nur noch ganz knapp in den Kotflügel — man bekommt übrigens seinen Seitenwagen nur selten von unten zu sehen, nach längerer Zeit lohnt es sich aber, da mal mit Rostschaber und Farbpinsel beizugehen. — Rechts: Der Seitenradkotflügel ist hochklappbar» in dem Töpfchen steht aber dauernd Wasser. Also Schraube und Bundmutter gibt im Fett halten!



Einlaßkolben tadellos mit ganz dünner Kohleschicht, auf dem Auslaßkolben nur Bleipocken. Trotzdem die Kolben auf höchstens einem Fünftel ihrer Mantelfläche getragen haben, war die Maschine absolut vollgasfest und kreischte nur bei Spritmangel. Dafür klapperte sie kalt ein bißchen.

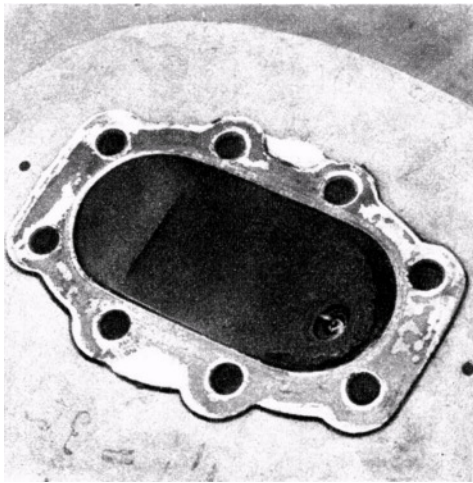
Stand der Technik, wie das so schön heißt. Rießens Gespann hatte bei den Sechs Tagen etwas drin, was auch nach unseren Begriffen füglich als Bremse bezeichnet werden muß. Bleibt zu hoffen, daß man ab IFMA bei Triumph die Sechstage-Vorderbremse einbauen wird. So stand man eben dauernd auf der Hinterbremse und wenn es brannte, ging einem reichlich oft der Hinterreifen weg.

Die Hinterkette: Ist bei Triumph ja auf „elegant“ gekapselt mit zwei Rohren. Auch wenn man die Kettenspannung sehr genau einstellt, gibt es beim scharfen Beschleunigen und harten Bremsen immer mal ein deutliches Klapp-Klapp. Das hat aber nichts auf sich, ist sichtlich harmlos. Ich habe über 3 000 km mich absichtlich nicht um die Kette gekümmert und sie ziemlich lose gestellt. Wenn sie dann zu lose ist, verstärkt sich nicht etwa das gelegentliche Klapp-Klapp, die Kette kommt dann vermutlich ins Peitschen, ohne die Abdeckung zu berühren, dieses Peitschen fühlt sich aber fast so an, als würden im Getriebe Schaltklauen überspringen — bloß nicht so hart. Wenn also der Antrieb so komisch ruckelt, ist es endgültig Zeit zum Kette nachstellen!

Ich werde ja nun in der in diesem Jahr noch fälligen Seitenwagen-Sondernummer auf einige Punkte eingehen, die hier keinen Platz mehr haben, dafür aber für kleine Gespanne ganz allgemein gültig sind, nicht nur für das Triumph-Gespann. Da aber eine ordentliche Geschichte auch einen ordentlichen Schluß haben muß, soll auch diese einen haben:

Man kann zwar sehr viel schnellere Gespanne bauen, an denen sehr viel wildere Knaben ihre Freude haben, aber das BDG-Gespann bietet nun einmal den größten Fahrwert für den getriebenen Aufwand. Man braucht nicht zu resignieren und jeden Augenblick zu sagen „na ja, zu mehr hat's eben nicht gelangt“, die ganze Fuhre ist pfundsschnell mit einer enormen Beschleunigung, man braucht keinen Berg und

keinen Ziegenpfad zu fürchten, man kann rücksichtslos dreschen und hat jeden Augenblick die Befriedigung, keinen Tropfen Sprit unnötig zu vertun und kein Gramm



Zylinderkopf — nur ganz dünner Kohlebelag, auf der Auslaßseite Bleipocken. Ging alles mit einem Holz abzukratzen. Fotos: Verfasser (11)

Eisen unnötig herumzuschleppen. Es ist ein Fuhrwerk für Ingenieure mit rechnendem Gewissen, es ist das Gespann mit nahezu optimalem Verhältnis Fahrleistung; Aufwand, und wäre ich schon so abgeklärt, wie ich es noch recht lange nicht zu sein hoffe — ich vermag nur mit Trauer an die Leistungen unseres Elefanten bei den Sechs Tagen zu denken, vorige Woche mußte ich ihn laut schluchzend wieder abgeben - dann würde ich glatt sagen, daß nur

jugendlicher Unverstand sich ein stärkeres Gespann als eine 250er kaufen kann. Vor allem dann, wenn es sich um die BDG handelt. C. Hertwed

Rieß mit seinem Sechstage-Gespann an der Stoppani — für ihn kein Problem. Foto: Grüttefien

