

Drei Räder, ein g'führiger Schnee...

Große Motorräder mit Seitenwagen, einst Familienfahrzeuge des kleinen Mannes, sind heutzutage ein kostspieliges Hobby. Geblieben ist der Fahrspaß, gerade bei Glätte und Schnee.

Schreckreaktionen sind für mich nichts Neues.“ Der HMO-Importeur Ludger Vinke, Ing. grad. (30), und sein Bruder Clemens, Mechaniker (23), in Aachen kennen ihre Kunden. „Es

kommen Leute her, die völlig falsche Vorstellungen von den Kosten eines einzeln gefertigten Fahrzeugs haben. Aber die meisten wissen, was sie wollen und wie die Preise sind. Wir bekommen von Hegi* etwa 25 Gespanne im Jahr. Die verkaufen wir, es dürften sogar

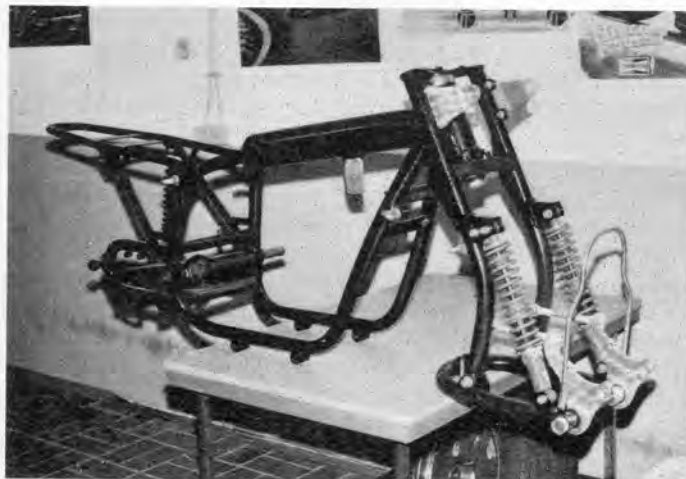
ein paar mehr sein.“ Der Preis für das exklusive Gespann mit 1000 cm³-BMW-Motor: 21 815 Mark, in der unlackierten Grundausstattung.

Was die Leute wollen: Ein Gefährt, das Fahren in seiner ursprünglichsten Form erlaubt – und verlangt. Der Solist lenkt vorwiegend mit

seinem Körper, der Autofahrer mit den Händen. Der Fahrer eines Motorrads mit Seitenwagen muß alle körperlichen und technischen Mittel einsetzen, um die Kurve zu kriegen: kräftige Armarbeit am Lenker, Gewichtsverlagerung, die Motorkraft und die Bremsen.



Der Solofahrer leitet einen Linksbogen durch Zug am rechten Lenkerende ein. Wer mit dem Gespann links um die Ecke will, muß auch den Lenker links einschlagen — deshalb machen Solo-Fahrer bei ihrem ersten Gespann-Fahrversuch meist eine recht unglückliche Figur. Zum Rechtsabbiegen gehört die Gewichtsverlagerung zum Seitenwagen, um das dritte Rad zu belasten. Beim Gasgeben zieht das Gespann zum Wagen, beim Bremsen zur Maschine.



Rahmen für BMW: überstarkes Rückgrat, Schwinge vorn

Früher durfte man an jede Solomaschine einen Beiwagen hängen. Doch die Leistung moderner Motorradmotoren und die Empfindlichkeit moderner Solo-Fahrwerke verbieten das heute. Rahmen, Gabel und Schwinge werden durch den Angriff von Seitenwagenkräften ungleich höher belastet als bei Alleinfahrt. Es gibt nur noch wenige Motorräder, die dem von Haus aus gewachsen sind. Moto Guzzi und Ducati zum Beispiel. Die BMW-Modelle, dank ihrer günstigen Schwerpunktage früher die Prototypen gespanntauglicher Motorräder, sind seit der /5-Serie vom Herstellerwerk strikt für diesen Verwendungszweck gesperrt.



Ludger Vinke (rechts) und sein Bruder Clemens bauen die HMO-Gespanne für Deutschland zusammen

Darum bauen Spezialisten wie Paul Hegetschweiler für BMW-Gespanne ein ganz spezielles Fahrwerk. Die Langarmschwinge zur Vorderradführung ist für das Solomotorrad längst passé, für das Gespann hingegen ideal, weil weniger verwindungsempfindlich.

Hegi liefert die Fahrwerkteile und die Seitenwagen aus glasfaserverstärktem Polyesterharz über einem leichten, aber stabilen Rohrrahmen. Deutschland-Importeur Vinke baut die HMO-Gespanne im Aachener Vorort Schleckheim zusammen und bringt sie auch beim TÜV durch. Dem Käufer ver-



Der 30 Liter-Leichtmetalltank unter dem Bootscheck

HMO-Gespann: Technische Daten

Motor: BMW 1000 cm³, 65 PS, Länge: 2250 mm, Breite: 1625 mm, Radstand: 1520 mm, Spurweite: 1170 mm, Vorderrad-Nachlauf: 40 mm, Vorlauf des Seitenwagenrades: 260 mm, Sturz des Sw-Rades: 5mm negativ, Sturz der Maschine (belastet): 0 Grad, Bodenfreiheit (Tank): 190 mm, Sitzhöhe: 730 mm, Lenkkopfhöhe: 890 mm, Federweg vorn: 90 mm, hinten: 80 mm, Seitenwagenrad: 80 mm, Lenkerbreite: 690 mm, Leergewicht: 310 kg.



Seitenwagen-Anschlüsse und Hauptbremszylinder



Der Kofferraum bietet eine ganze Menge Platz

Aus der Preisliste

HMO-Gespann, komplett mit 65 PS-BMW-Motor, unlackiert, inkl. TÜV und Brief: 21 815 Mark.

Aufpreis Motor 70 PS: ca. 300 Mark.

RS-Verkleidung unlackiert und Ölkühler, ohne Montage: ca. 1200 Mark.

Tourenverkleidung HMO ohne Scheibe, Spiegel und Montage: ca. 530 Mark.

Gepäckträger: 155 Mark.

Seitenwagen, komplett mit Bremse, unlackiert: 4545 Mark.

Moto Guzzi 1000 G5 mit HMO-Seitenwagen, komplett, fertig lackiert: 14 960 Mark.

Fotos: Schwab (7), privat

* Hegl: Paul Hegetschweiler, Ottensbach bei Zürich, konstruiert und baut die HMO-Gespanne; HMO steht für: Hegl-Motors-Ottensbach.

TECHNIK UND TEST

Fahrbericht HMO-Gespanne

blieb zuvor noch die Aufgabe, sich die Lackierung zu wünschen, die Vinke in perfekter Qualität gegen Berechnung ausführen läßt (800 bis 1200 Mark).

Die HMO-Motorräder rollen auf 15 Zoll-Leichtmetall-Verbundrädern, das Seitenwagenrad stammt vom Ford Fiesta. Die Auto-Gürtelreifen der Dimension 135 SR 15 oder 135 SR 12 (Seitenwagen) kosten pro Stück etwa 50 bis 70 Mark und erreichen Laufzeiten zwischen 12 000 Kilometer — am Hinterrad — und 28 000 Kilometer am Seitenwagen.

Hegi-Eigenbau ist nicht nur Rahmen und Boot, sondern auch der HMO-Speziallenker. Unter dem großen Deckel des Tanks ist allerdings gar kein Tank, sondern ein Werkzeug- und Handschuhkasten. Der Kraftstoff, 30 Liter, findet sich in einem Alu-Behälter unter dem Heck des Seitenwagens und wird von einer elektrischen Pumpe zu den Vergasern gefördert.

Diese Tankplatzierung ist gut für den Schwerpunkt. Wer freilich glatte Straßen verlassen will, tut wohl daran, sich gegen Aufpreis einen Unterschutz montieren zu lassen, damit der Tank nicht durch Aufsetzen beschädigt wird.

Dem ganz bequemen Einstieg in den Seitenwagen dient eine kleine, vorn angeschlagene Tür; der Gepäckraum hinter dem Sitz ist durch eine verschließbare Klappe gesichert. Die Bremsanlage wurde modifiziert: Der Fußbremshebel wirkt auf einen Hauptbremszylinder, der den Bremsdruck auf Hinter- und Seitenwagenrad (Brembo-Scheibe) verteilt. Das Vorderrad wird vom Lenker aus über zwei

Scheiben verzögert. Als Federbeine dienen insgesamt fünf, je dreifach verstellbare Koni.

Wesentlich billiger als das BMW-HMO-Gespann ist die Kombination mit einer Moto Guzzi. 14 960 Mark kostet das 1000 cm³-Guzzi G5-Gefährt, 13 785 Mark das Boot mit einer T3 als Triebfling. Hier wird lediglich die Guzzi-spezifische Integral-

Schwinge, 15 Zoll-Verbundrädern hinten und vorn, mit verstärkten Federn für die Original-Telegabel oder die Hinterradschwinge. Auch sind die HMO-Seitenwagen und die nötigen Anschlüsse getrennt erhältlich.

Über all dies informiert eine detaillierte Preisliste von Vinke. Und: TÜV-Abnahme und Kfz-Brief für alle von Aachen ausgelieferten Ge-

Bei glatter Straße ist ein Gespann sicherer als jedes andere Fahrzeug. Mit der direkten Lenkung kann der Fahrer jedes Pendeln oder Schleudern im Ansatz auffangen und beherrschen.

Auf trockener Bahn laufen die beiden Maschinen ohne jede Kraftanstrengung geradeaus und lassen sich mühelos mit einer Hand auf Kurs halten.

Kurvenfahren erfordert nur geringfügige Gewichtsverlagerung. Weder das BMW- noch das „Guzzi-Gespann machen Anstalten, in Rechtskurven das Seitenwagenbein zu heben. Nur in schnellen Bogen ist die Mitarbeit des Schmiermaxen von Nutzen. Die breiten, satt aufliegenden Reifen erschweren gewolltes oder ungewolltes Driften auf trockener Straße. Auf nasser Fahrbahn jedoch reicht ein kurzer Zug am Lenker, um das Gespann kontrolliert „kommen“ zu lassen.

Die Fußbremse verzögert wohl dosierbar und ist so eingestellt, daß auch bei voller Verzögerung das Gespann nur wenig nach der Seite zieht. Um das Vorderrad zum Pfeifen zu bringen, bedarf es beträchtlicher Handkraft. Auf nasser, erst recht auf schneebedeckter Fahrbahn allerdings muß diese Handbremse behutsam dosiert werden, um Ausbrechen zu vermeiden.

Die Guzzi 1000 G5 mit Telegabel läßt sich mit Seitenwagen sehr präzise fahren, während das BMW-HMO-Gespann — trotz der bewußt straffen Federabstimmung — leicht schwammig, wenn auch nicht unsicher wirkt. Aussagekräftige Messungen der Höchstgeschwindigkeit, der Beschleunigung und des Verbrauchs waren der winterlichen Straßenverhältnisse wegen nicht möglich. Sie sollen einem späteren Test vorbehalten sein. *Robert Poensgen*



Das BMW-Gespann von HMO in voller Kriegsbemalung



Das HMO-Guzzi-Gespann fuhr sich sehr präzise und — wie die BMW — mit relativ geringem Kraftaufwand

Bremse stillgelegt. Die Verteilung der Bremskräfte läuft dann genau wie beim BMW-Gespann.

Man kann die Guzzi-Gespanne auch gegen Aufpreis mit HMO-Teilen komplettieren: mit einer Vorderrad-

spanne sind im Preis eingeschlossen.

MOTORRAD fuhr zwei HMO-Gespanne, das eine mit dem 70 PS-BMW-Motor, das andere mit einer original Guzzi 1000 G5 bei Schnee und Kälte in der Eifel.