

TEST

Heddingham-Triumph Thruxton

DREIER FÜR HELGE



Was hat unser Testgespann mit dem Katzecko gemeinsam? Beides entstammt der Inspiration von Helge Schneider. Mehr aber auch nicht, worauf der Multifunktions-Künstler genau Wert legt wie Erbauer Uwe Schmidt.

Von Axel Koenigsbeck, Fotos Koenigsbeck, Schneider

Anhängel: Brookland-Boot mit Drehgeschwrad

Als Musiker, Komiker, Entertainer, Schauspieler oder Buchautor – Helge Schneider kennt jeder. Was jedoch kaum jemand weiß: Der Mühlheimer Allweckkünstler liebt das Gespannfahren fast so sehr wie sein Jazz-Fiano.

Nachdem er lange mit einer EML-BMW auf drei Rädern unterwegs war, hatte er nun Lust auf eine klassischere Kombination. Als Zugmaschine gefiel Helge die Triumph Thruxton 900, auf der Suche nach einem Umbauelement wurde er bei Heddingham-Gespannbus in Solingen fündig. Der Inhaber Uwe

Schmidt hatte bereits so mancher Triumph zum dritten Rad verhoffen und – wie es der Zufall will – aus früheren Zeiten noch ein Brookland-Boot auf Lager. Die Karosserie wird mittlerweile von Müller als „Classic“ angeboten.

Bei Schmidt erhält die Retro-Gondel als Unterbau das universelle C-Chassis von Heddingham mit geschobener Schwinge und Showa-Federbrille. Die Verbindung zu der mit einem angeschraubten Hilfsrahmen verstärkten Thruxton schaffen vier Strebepfeile. Das original belassene Vorderrad führt eine Heddingham-Schwinge mit „Unit Forks“, be-



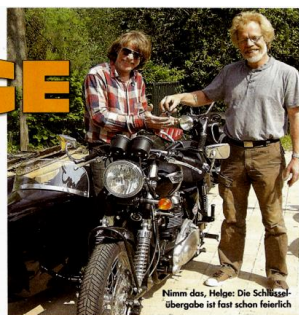
Transporter: Die Heckfederbeine wandern in die Heddingham-Gabel, hinten dämpfen nun Hagen-Elemente

stückt mit den hinteren Original-Federbeinen. Alternativ stehen Räder in 16 oder 15 Zoll zur Wahl, doch gerade im Fall solcher Dreier mit Notlag-Fahrer scheint der 18-Zöller am Stilvollsten. Im Heck wirken nun Dämpfer von Hagen. Um die klassische Anmutung nicht zu schmälern, sind auch hinten und am Bewegen Drehgeschwinder verbaut.

In der hier gezeigten Ausführung ist das Bootstrad mit einer 270er Bremscheibe samt Zweivielbenzange ausgestattet. Als Standard bietet Schmidt eine ebenfalls hydraulisch mit der Handbremsanlage kombinierte Trommelbremse an.

Zum Konzept der Solinger Manufaktur gehört für derartige Umbauten neben Vorderrädern mit runder Kontur der Verzicht auf einen Lenkungsdämpfer. Dieser ist auch kaum nötig, da Lenkerlatten bei korrekter Fahrweiseinstellung ohnehin nicht aufrifft und sich der schmale Reifen von Fahrbahnoberflächen kaum bewussten löst. Das reduziert nicht nur die Kosten, sondern macht die Lenkung vor allem sehr feinfühlig.

Und in der Tat lässt sich dieses Gespann auch von Pianistenhänden mühelos dirigieren. Schibt Lenkimpulse bei spitzwinkligem Queren



Nimm das, Helge: Die Schlüsselübergabe ist fast schon feierlich

von Längsinnen wie Straßenbahnschienen können vom Fahrer unmittebar kompensiert werden und schnellern damit nicht den auch sonst tadellosten Getriebeauslauf. Der bleibt auch gewahrt, wenn man das Potenzial der Bremsen nutzen muss.

Mit ihren 69 PS bringt die Thruxton objektiv über das gesamte Drehzahlband genügend Leistung mit, um das gutmütige Fahrwerk auf kurvigem Landsträßen zu fördern. Auch mangelnde Temperament bei höheren Drehzahlen kann man dem Dohc-Viertelteller nicht nachsagen. Subjektiv aber lässt der unpopulär zugreifende Kurzhuber den Druck vermissen, den man sich von einem C&F-Baccheischer Pflüger wünscht.

Vor allem für Mitfahrer hat die mit zwei Ausgleichswellen weichegipflige Charakteristik allerdings den Vorzug, weder von zu vielen Phön noch von unangenehmen Vibrationen befallen zu werden. Erst kurz vor der – wahrscheinlich selten in Anspruch genommenen – Nenn-drehzahl dringen trotz zweier Ausgleichswellen feine Schwingungen zu den Passagieren durch.

Der Brookland bietet mit 46 Zentimeter Sitzbreite und 1,10 Meter Beiramaumlänge allenfalls mittel-

großen Personen Platz. Um zwischen großem Kotflügel und starr montiertem Windschild in den Pantoffeln zu schlüpfen, braucht man trotz Trüßtritt-Gelenkigkeit. Unter dem separaten Heckdeckel, für den es als Zubehör eine Resting-Gelbe, öffnet sich ein Gepäckraum mit etwa 60 Litern Fassungsvermögen.

Alternativ zum Boxzahlband genügend Leistung mit, um das gutmütige Fahrwerk auf kurvigem Landsträßen zu fördern. Auch mangelnde Temperament bei höheren Drehzahlen kann man dem Dohc-Viertelteller nicht nachsagen. Subjektiv aber lässt der unpopulär zugreifende Kurzhuber den Druck vermissen, den man sich von einem C&F-Baccheischer Pflüger wünscht.

Und in der Tat lässt sich dieses Gespann auch von Pianistenhänden mühelos dirigieren. Schibt Lenkimpulse bei spitzwinkligem Queren

von Längsinnen wie Straßenbahnschienen können vom Fahrer unmittebar kompensiert werden und schnellern damit nicht den auch sonst tadellosten Getriebeauslauf. Der bleibt auch gewahrt, wenn man das Potenzial der Bremsen nutzen muss.

Mit ihren 69 PS bringt die Thruxton objektiv über das gesamte Drehzahlband genügend Leistung mit, um das gutmütige Fahrwerk auf kurvigem Landsträßen zu fördern. Auch mangelnde Temperament bei höheren Drehzahlen kann man dem Dohc-Viertelteller nicht nachsagen. Subjektiv aber lässt der unpopulär zugreifende Kurzhuber den Druck vermissen, den man sich von einem C&F-Baccheischer Pflüger wünscht.

Vor allem für Mitfahrer hat die mit zwei Ausgleichswellen weichegipflige Charakteristik allerdings den Vorzug, weder von zu vielen Phön noch von unangenehmen Vibrationen befallen zu werden. Erst kurz vor der – wahrscheinlich selten in Anspruch genommenen – Nenn-drehzahl dringen trotz zweier Ausgleichswellen feine Schwingungen zu den Passagieren durch.

Der Brookland bietet mit 46 Zentimeter Sitzbreite und 1,10 Meter Beiramaumlänge allenfalls mittel-

großen Personen Platz. Um zwischen großem Kotflügel und starr montiertem Windschild in den Pantoffeln zu schlüpfen, braucht man trotz Trüßtritt-Gelenkigkeit. Unter dem separaten Heckdeckel, für den es als Zubehör eine Resting-Gelbe, öffnet sich ein Gepäckraum mit etwa 60 Litern Fassungsvermögen.

Alternativ zum Boxzahlband genügend Leistung mit, um das gutmütige Fahrwerk auf kurvigem Landsträßen zu fördern. Auch mangelnde Temperament bei höheren Drehzahlen kann man dem Dohc-Viertelteller nicht nachsagen. Subjektiv aber lässt der unpopulär zugreifende Kurzhuber den Druck vermissen, den man sich von einem C&F-Baccheischer Pflüger wünscht.

Vor allem für Mitfahrer hat die mit zwei Ausgleichswellen weichegipflige Charakteristik allerdings den Vorzug, weder von zu vielen Phön noch von unangenehmen Vibrationen befallen zu werden. Erst kurz vor der – wahrscheinlich selten in Anspruch genommenen – Nenn-drehzahl dringen trotz zweier Ausgleichswellen feine Schwingungen zu den Passagieren durch.

Der Brookland bietet mit 46 Zentimeter Sitzbreite und 1,10 Meter Beiramaumlänge allenfalls mittel-

Technik

Motor:	Zweizylinder-Viertakt-Bahn
Hubraum:	865 cm ³
Leistung:	51 kW (69 PS) bei 7400 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	20 Nm bei 5200 min ⁻¹
Schmierung:	Luftkühlung, Halbohrer, Füllvorgang Getriebe, Kette
Kolben:	Doppelschalen-Stahlkolben mit engschrauber
Schaltmechanik:	Stahlhebarmen, Vaconauslass
Radführung v.:	Schwinge mit zwei Federbeinen, 60 mm Federweg
Radführung h.:	Zweivielbenzange, zwei Federbeine, 100 mm Federweg
Radführung Seite:	60 mm Federweg
Bereifung v./h./S.:	100/90 H 18 / 145/65 R 15 / M 70 x 19
Bremsen:	v./h./S. Scheibe 200 mm mit 255 mm Durchmesser / Scheibe 270 mm mit Zweivielbenzange, Handbremse v./S., Pedal h.
Radstand:	1550 mm
Spurweite:	1160 mm
Vorderrad (Sattelrad):	340 mm
Vorgew. Sattelrad:	25 mm
Neckloch (Vorderrad):	25 mm
Wendekreis re./li.:	6,28/9,24 m
Gewicht vollgelad.:	320 kg
Zkl. Gesamtgewicht:	540 kg
Tankinhalt:	16 ltr
Kraftstoffverbrauch re./li.:	ca. 7,1/7,00 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 150 km/h
Preis:	Komplettbau ab 12.900 Euro

Herstellere:
Schmid-Gespann, Althoff 4, 42625 Solingen, 16/Fax 0212/526160, www.schmid-gespann.de



Das schont die Pianistenhände: Die Heddingham-Lenkung reagiert feinfühlig

Info
GESPANNE
Bei Schäden an Gespannen
für Dreiwägen gibt es ein altes
Hilfswort bei
MOTORRAD-GESPANNE,
Tel. 02076 703884
www.motorrad-gespanne.de



Bericht aus MotorradNews 7/2011