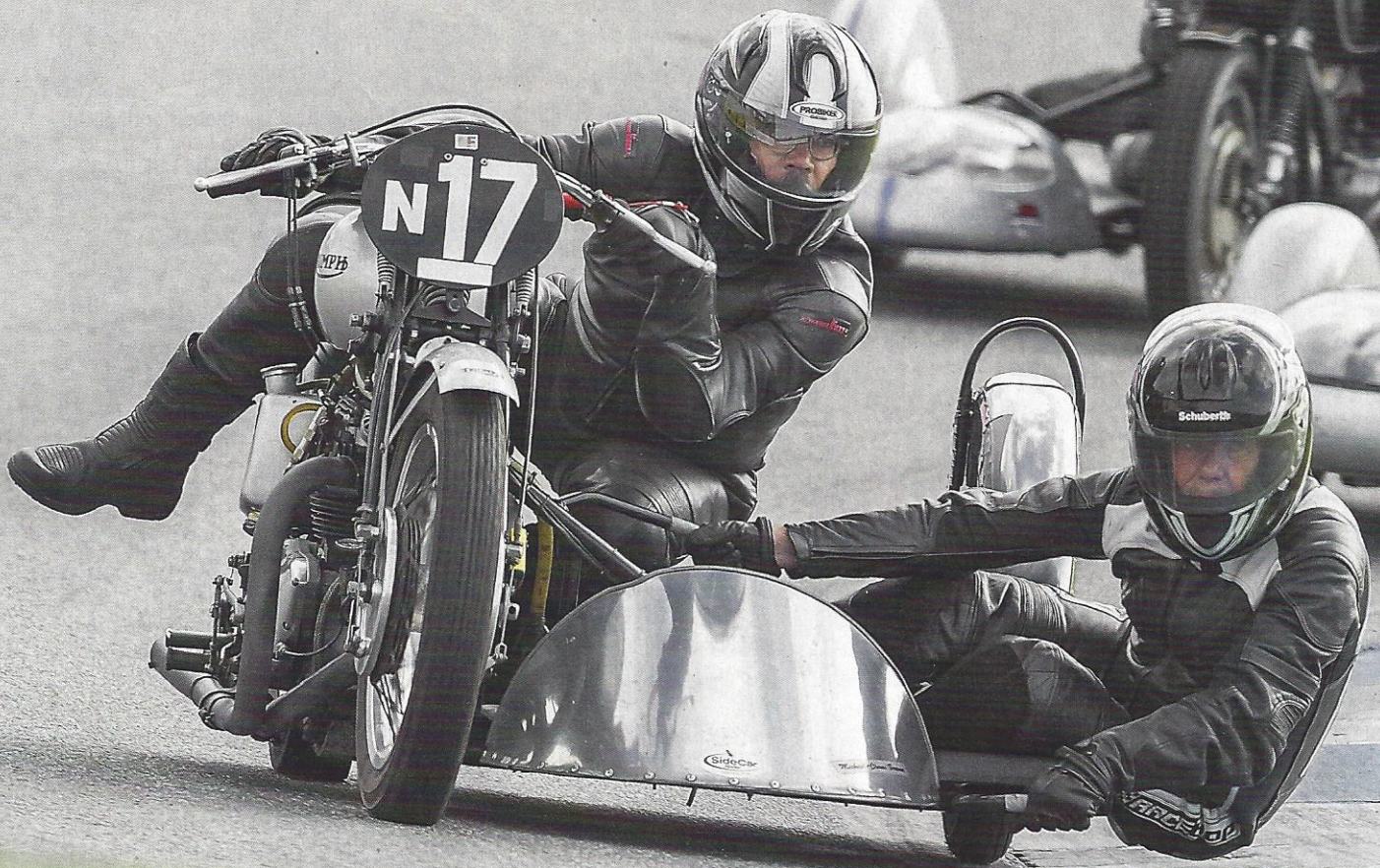


Sie sind die letzten ihrer Zunft. Im Feld der BMW-Gespanne halten Michael und Claus Braun mit ihrem Triumph-Thunderbird-Gespann die Fahne der englischen Twins hoch. Und wie es sich gehört, mit 18 Zoll großen Rädern.



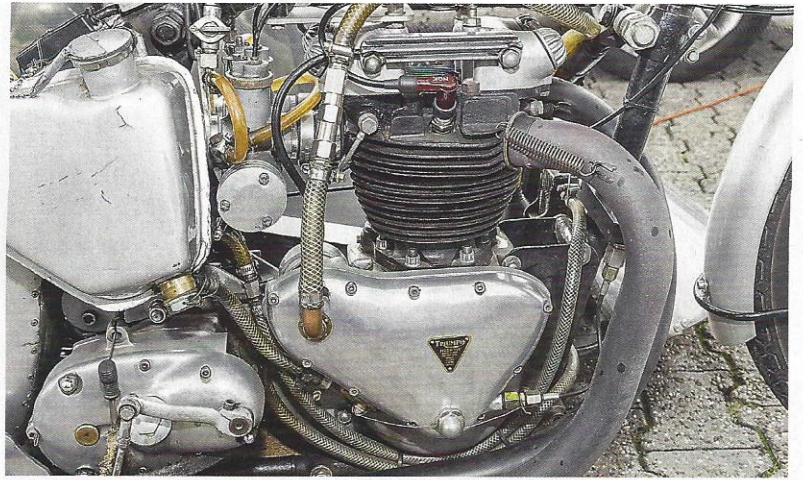
# DIE BRUDERSC

**E**in leichtes Grollen ist aus der Ferne zu hören. Es wird stärker, immer stärker, dumpfer, bauscht sich auf zu einem herannahenden Gewitter, um sich just in dem Moment zu entladen, als eine wilde Horde Gespannfahrer dicht gedrängt ins Motodrom einbiegt. Lücken tun sich auf, um sich beim Anbremsen der Sachskurve je nach Mut der Besatzung alsbald wieder zu schließen. Tief geduckte, schwarz gewandete Gestalten gehen aus der Deckung, wechseln flink die Positionen, klammern, greifen um, turnen und lehnen sich spektakulär aus dem Seitenwagen wie der Skipper auf seiner Jolle bei Windstärke sechs. Rad an Rad ziehen sie durch die 180 Grad-Kurve, schenken sich keinen

Zentimeter, bleiben stramm am Gas, auch wenn die Fuhre sichtlich auszubrechen droht.

BMW an BMW zieht an der Tribüne vorbei. Es geht zu wie bei einem Markenpokal. Halt! Mitten im Pulk der „16-Zöller“ erhebt sich ein Gespann aus einer anderen Ära. Die 18 Zoll großen Speichenräder lassen es schlank und staksig erscheinen wie den Storch im Salat. Die Crew hat „alle Hände voll“ zu tun. Der Mann am Lenker hängt nur noch mit der Kniekehle auf der Sitzbank, der Schmiermaxe turnt neben dem Boot so nah über den Randsteinen, dass eine unbelegte Pizza kaum mehr zwischendurch passt. Hart am Limit schiebt und schlingert die Triumph, und doch hält sie mit der Meute locker mit.

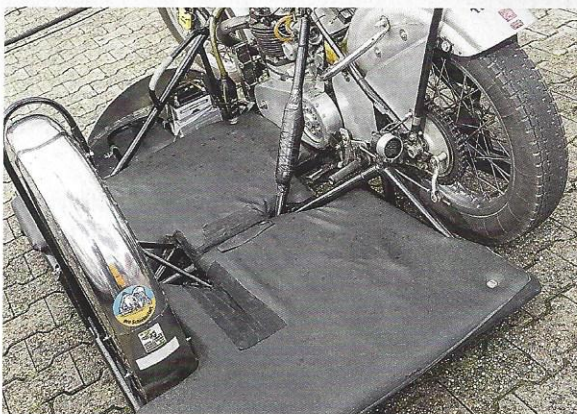
Zehn Minuten später knistert und knackt der britische Twin beim Abkühlen im Fahrerlager. Michael Braun, das blaue Triumph-Motorcycle-Shirt durchgeschwitzt und ein Frotteetuch im Nacken, sieht ganz zufrieden aus. Keine besonderen Vorkommnisse, sie lief mal wieder wie am Schnürchen. Trotzdem ist der 56-jährige Sanitär-Heizungsmeister aus Stuttgart ein wenig melancholisch. „Unsere Klasse ist wie ausgestorben.“ Gemeint sind die Sitzer-Gespanne mit 18 bis 21 Zoll großen Rädern der Baujahre 1949 bis 1964 bei den Veteranenveranstaltungen des VfV. „Wir waren mal um die zwanzig in der Klasse. Da fuhren noch weitere Triumph, Norton, ESO und auch Zündapp. Heute sind wir mit den 16-Zöllern zusammengelegt und haben auch



Der 650-Kubik-Zweizylinder leistet rund 50 PS und muss im Gespann schwer leiden: Sowohl Motor- als auch Getriebegehäuse sind in der Vergangenheit schon gerissen



Ein Cockpit ganz ohne Instrumente: Michael Braun schaltet nach Gehör und Gefühl



Der Arbeitsplatz des Beifahrers ist zwar gepolstert, aber alles andere als bequem

# CHAFT

nicht mehr Teilnehmer“, stellt Michael Braun fest. „Bei den Soloklassen ist das nicht anders. Die alten Fahrzeuge, sieht man auch immer seltener.“

**Für Michael Braun** und seinen um ein Jahr jüngeren Bruder und Schmiermaxen Claus ist die missliche Situation aber noch lange noch kein Grund, das Motorrad zu wechseln. „Ich habe nie etwas anderes als englische Motorräder gefahren“, stellt der Stuttgarter klar. „Und immer waren sie alt“.

Erst mit 20 macht er seinen Motorradführerschein, ist zuvor nicht einmal Mofa gefahren. Seine Freunde

schwärmen damals alle von englischen Motorrädern, doch Michael ist der erste, der sich tatsächlich eines zulegt. Eine Vorkriegs-Triumph, der alsbald eine Einzylinder-BSA von 1939 folgt. Die AJS M20 danach muss er schweren Herzens wegen der Meisterschule verkaufen. Später kommt eine 350er Velocette in die Garage und schließlich noch eine 250er dazu. So ist es nur eine Frage der Zeit, bis Michael Braun zur Veteranenszene stößt und 1991 schließlich mit seiner Velocette an einem Gleichmäßigkeitslauf des Veteranen-Fahrzeug-Verbands teilnimmt. Von da an gibt's kein Halten mehr. im Schlepptau.

Mit seinem Bruder Claus als Helfer zieht er von Veranstaltung zu Veranstaltung, lernt Leute kennen, schließt Freundschaften. Und irgendwann hockt der Michael in einem Seitenwagen, nur so als Aushilfe und lernt die „Rennerei“ mal aus einer anderen Perspektive kennen. Dabei springt der Funke über. Gespann fahren, das wär's! Bruder Claus kann sich sogar vorstellen, an seiner Seite ins Boot zu steigen. Sie schmieden Pläne, kontaktieren Freunde in England und kaufen dort eine rennfertige Triumph Thunderbird.

„Die war ziemlich heruntergekommen. Eine 6T von 1951 mit Starrahmen

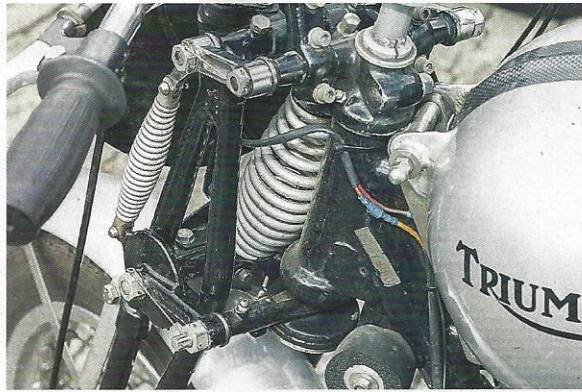


## Blindes Vertrauen

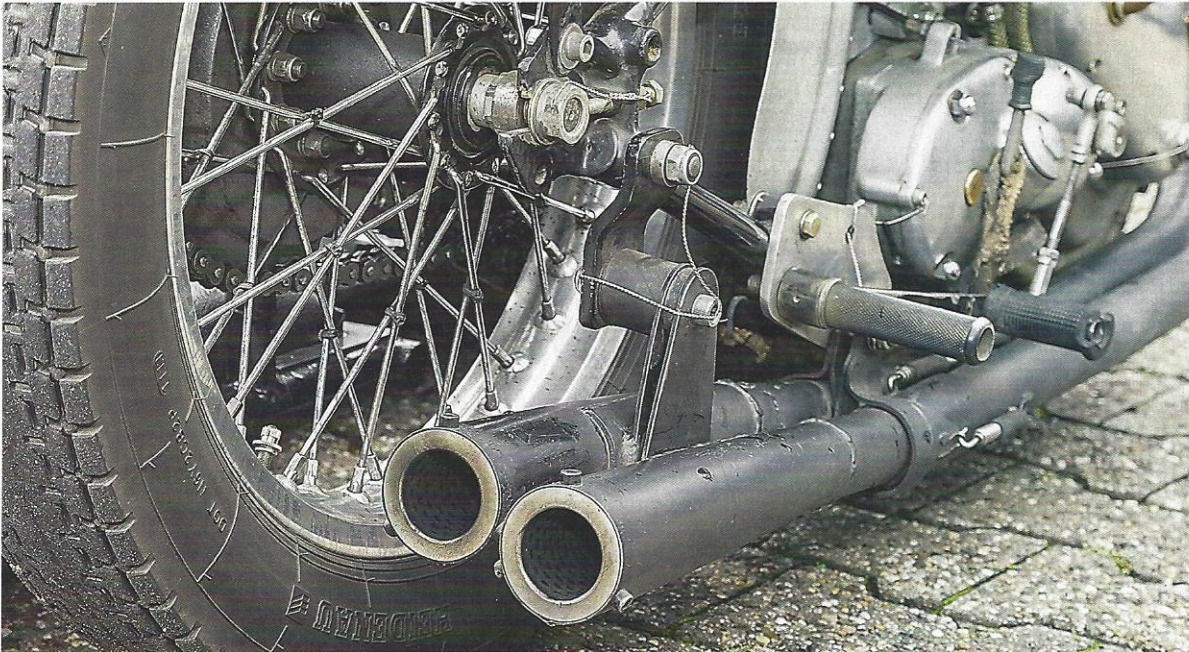
Ausgerechnet zu unserem Fototermin musste Claus Braun (l.) passen: Nach einer Knie-Operation turnt Ersatzmann Volker Riess im Boot (großes Bild)



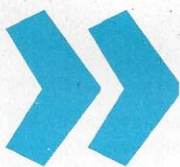
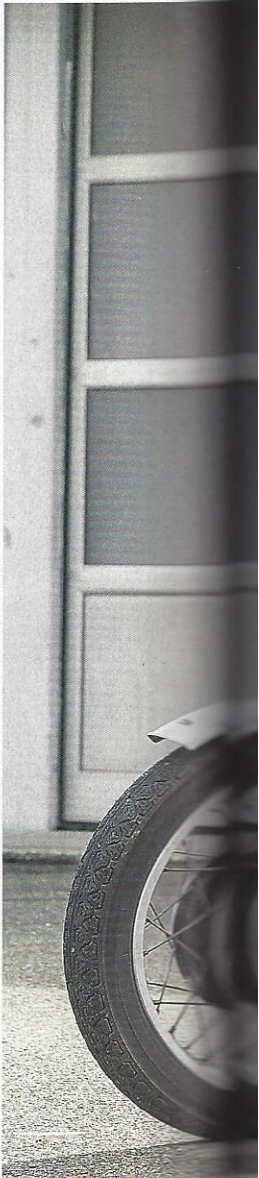
Zwei gegeneinander verschraubte Halbhubbremsen mit selbst gefrästen Ankerplatten verzögern das Vorderrad



Die Trapezgabel aus einer Norton wird mit den Querkräften besser fertig als die serienmäßige Telegabel



Eckig gefahrene Reifen, nur wenige Zentimeter Bodenfreiheit: Das Fahren mit Seitenwagen stellt an die Technik ganz andere Anforderungen als flotte Runden mit der Solomaschine. Die 18-Zoll-Räder verlangen zudem nach einer „runden“ Fahrweise



»Je größer die Räder, umso mehr müssen Fahrer und Beifahrer arbeiten. Nur dann bekommst du eine hohe Kurvengeschwindigkeit hin. Wir müssen allerdings einen weichen Boden fahren«

Michael Braun

und Anfang der sechziger Jahre zum Renngepann umgebaut“, beschreibt Michael Braun kurz das Objekt der Begierde. „In England wurden schon früh Oldtimerrennen ausgetragen und nicht wie bei uns auf Gleichmäßigkeit gefahren.“

**Statt der Telegabel** hält eine stabile Webb-Gabel aus einer Norton Big Four das 18-Zoll-Vorderrad auf Kurs. Aber die Kugellager im Steuerkopf waren den hohen Belastungen dennoch nicht gewachsen, so dass die ursprünglichen Besitzer des Gepans das untere Lager notgedrungen durch eine schlichte Messingbuchse ersetzten. „Unglaublich! Wir haben den Lenkkopf erst einmal ausgespindelt und Kegelrollenlager eingesetzt, damit endlich Ruhe war“, beschreibt Michael die ersten Umbaumaßnahmen einer Restauration, die etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen sollte, bevor die Braun-Brüder 2003 erstmals gemeinsam auf die Piste gehen konnten.

Natürlich kam auch der 650er Twin zur Überholung auf die hölzerne Werkbank, um über die folgenden Jahre nach und nach einige Verbesserungen über sich ergehen zu lassen. So wurde die ursprünglich dreigeteilte Kurbelwelle gegen die einteilige aus der T120 ausgetauscht, zudem fanden kräftige Aluminiumpleuel Unterschlupf im Kurbelgehäuse. Der betagten Lady wurden zudem neue Kolben spendiert, hitzebeständigere Ventile, stärkere Ventilfeuern und andere Nockenwellen eingesetzt.

**Auf den Zylinderkopf** ließen die Brüder einen Flansch mit Stützen für zwei Vergaser aufschweißen. Doch der Umbau ist nicht ganz einfach, weil die Amal-Vergaser so eng stehen, dass nur zwei bestimmte Typen verwendet werden können: die Monoblock 389 und 689. Letzterer ist ein Spiegelbild des 389 und besonders selten, weil er ausschließlich an den großen BSA-Modellen aus der Mitte der sechziger Jahre verbaut wurde.

Knapp an die 50 PS leistet der Twin im rennfertigen Trimm und mit einigen kostspieligen Tuning-Tricks ließen sich locker noch ein paar mehr herauskitzeln. Ein Leichtmetallzylinderkopf mit seiner besseren Wärmeableitung stünde da ganz oben auf der Liste. Doch die Brauns können gut damit leben, dass der Motor bei heißem Wetter nach sieben, acht Runden spürbar an Leistung verliert. „Das bisschen mehr Endgeschwindigkeit juckt uns nicht. Und in Kurven können wir eh nicht schneller, als wir schon sind“, ist ihre Meinung.

Zusammen haben die beiden mit dem Gepansport angefangen, gemeinsam haben sie sich über nunmehr zwölf Jahre weiterentwickelt. Passiert ist in der Zwischenzeit nichts. Kein Unfall, kein Rempel, noch nicht einmal auf die Seite gelegt haben sie das Gepans. Ob sie mal die Rollen tauschen würden? „Ich hab’s meinem Bruder angeboten. Aber der will einfach nicht“, sagt Michael. „Am Vertrauen scheitert es nicht.“ Das haben

Seit zwölf Jahren ein eingespieltes Team: Michael (l.) und sein Bruder Claus Braun mit der bewährten Thunderbird.



die beiden blind zueinander. Jeder Griff, jede Bewegung sitzt. Keiner schaut mehr nach dem anderen. „Je größer die Räder, umso mehr müssen Fahrer und Beifahrer arbeiten. Nur dann bekommst du eine hohe Kurvengeschwindigkeit hin. Da sind wir auch nicht langsamer als moderne Gespanne. Die fahren uns eigentlich nur auf der Geraden davon“, berichtet Michael. „Allerdings müssen wir eine saubere Linie und einen weichen Bogen fahren. Wir können nicht wie die anderen Haken schlagen wie ein Hase.“

**Die Hockenheim Classics** sind für Michael und Claus Braun der krönende Abschluss einer gut gelaufenen Saison. Das Triumph-Gespann hat sie nicht einmal im Stich gelassen. Das war nicht immer so: Vor Jahren platze mal aus heiterem Himmel das Getriebe und blockierte bei voller Fahrt das Hinterrad, weil die Lagerung der Nebenwelle den hohen Belastungen im Gespannbetrieb einfach nicht standhält. „Durch die Fliehkräfte in Kurven fließt dir ständig das Öl nach rechts und links weg, und das Gleitlager läuft trocken“, beschreibt Michael die Ursache. Jetzt dreht sich die Welle in einer Kombina-

tion aus Anlaufscheibe und Nadellager und funktioniert.

Mittlerweile steht das Gespann gestrippt in der Garage. Der Rahmen muss dringend überholt werden, Risse geschweißt, Rahmenunterzüge erneuert, das Hauptrohr versteift und Bleche an kritischen Stellen eingeschweißt werden. „Die Maschine schafft und verwindet sich so stark, dass sogar das Motorgehäuse in den Befestigungspunkten bricht“, schüttelt Michael den Kopf. Längst haben sich die Brauns ein verstärktes Gehäuse von Thunder Engineering in England besorgt und sind dem Problem Herr geworden. Kopfschmerzen bereitet zurzeit eigentlich nur der eine Amal-Vergaser, für den partout keine Ersatzteile aufzutreiben sind. „Wenn alle Stricke reißen, muss ich den Schieber selbst herstellen“, resümiert Michael. „Solange wir Spaß haben, gesund sind und die Thunderbird am Leben halten können, fahren wir weiter.“ Und danach sieht es wirklich aus.

TEXT **Norbert Kappes**

FOTOS **Frank Ratering/Mergelkuhl/Witschel**  
redaktion@oldtimer-markt.de

## Sitzen oder knien?

**Ursprünglich bildeten Solomaschinen** mit angeschraubtem Beiwagen die Basis für Renngespanne. Der Fahrer saß auf dem Motorrad und stützte seine Füße auf Fußrasten ab. Diese Gespanne werden in der Oldtimer-Szene als „Sitzer“ eingestuft. Auf der Suche nach einem möglichst niedrigen Schwerpunkt revolutionierte Helmut Fath 1956 mit dem ersten „Kneeler“ die Szene: Bei dieser Bauweise hockt der Fahrer auf seinen Knien in gepolsterten Schalen. Der BMW-Boxer eignet sich perfekt dafür, kann sich doch der Fahrer hinter der Verkleidung schön „flach“ machen, die Ansaugstutzen finden in beliebiger Länge Platz neben seinen Beinen.

