

PROJEKT 2016



DAS GUZZI-KNEELER-GESPANN



Den Gedanken, in meinem Leben einmal ein Kneeler-Gespänn zu fahren, gab es nicht. Zumindest nicht bis zu jenem Tag, an dem ich mit meinem guten Bekannten Roland in Horice die „tschechische TT“ besuchte. Das ist eine sehr tolle Veranstaltung auf einem grandiosen aber auch gefährlichen Natur-Stadtrundkurs). Wir waren fasziniert von der langen Bergab-Passage, die genau in die Stadtmitte führt. Natürlich besuchten wir auch das Fahrerlager, das idyllisch oben am Berg im Wald, gleich neben Start/Ziel lag. Da so lange Spaziergänge ohne Flüssigkeitszufuhr der Gesundheit nicht gerade zuträglich sind, hatten wir beim dritten Besuch des Fahrerlagers auch bereits das dritte Bier getrunken. Und was soll ich sagen, meinem Kumpel gefielen die Dreiräder immer besser und irgendwann sagte er leichtfertig: „So was bau I ah amoi!“ Und ich antwortete mit leichter Zunge: „Ja, ja, und i foar dann!“ Dieses Ereignis fand im Jahre 2010 statt.

*Wir stockten sicherheitshalber
den Lagerbestand an
Werkstattgetränken auf.*

Irgendwann im nächsten Jahr rief mich mein Kumpel an und legte mir nahe, sofort bei ihm mit kompletter Ledermontur und Stiefeln anzutreten. Meine Frage nach dem Warum beantwortete er mit der hilfreichen bayerischen Erklärung: „Frog net, kimm!“ Beim Betreten seiner Garage blieb mir fast die Luft weg. Da stand ein Kneeler-Chassis und daneben ein Guzzi-Motorblock mit Getriebe. Mit einer klaren und kurzen Ansage holte er mich wieder auf den Boden der Realität zurück: „Des muas do eini und du mochst´ da pas-sade Knieschoiln.“ (Übersetzung der Red.: Motor und Getriebe müssen noch mit anzufertigenden Halterungen in das Fahrgestell eingesetzt werden, und du überlegst Dir bitte, wie man fachgerecht Knieschalen anfertigt und anpasst.)





Roll-out-Version 2012, noch mit Hagon-Dämpfern in der Vorderradschwinge.



In Zeilarn erreichten wir in einem Starterfeld von 16 Gespannen den sechsten Platz. Wir konnten in unserem großen Zelt fast alle unsere Gönnern begrüßen und bewirten. Ständig waren etwa 15 bis 20 Personen bei uns im Lager. Das Gruppenbild zeigt von links nach rechts: Volker, Beifahrer von Schleiz, Erwin, Beifahrer in Zeilarn 2012 und 2014, in der Mitte unser Teamfeger Anna-Lena, im blauen Shirt rechts der Konstrukteur Roland, in der Mitte hinten Konrad Neubauer, der Fahrer.

Dem Gespann gaben wir den Namen Projekt 2016. Wir wussten, dass viele Fragen viele Diskussionen nach sich ziehen würden. Und dafür würde ein kühler Kopf nötig sein. Wir stockten sicherheitshalber den Lagerbestand des Werkstattbiers auf. Die Zeit verging schnell, aber wir kamen schneller voran als ursprünglich vermutet. Viel Zeit und Arbeit erforderte der Kettenantrieb mit seiner besonderen Schwingenanlenkung. Nach mehreren hundert Stunden Arbeit stand das Kneeler-Gespann schließlich auf drei Rädern. Irgendwie tauchte der Gedanke auf, beim Bergrennen in Zeilarn zu starten. Eine kühne Idee, denn zu diesem Zeitpunkt war der Motorblock im Rahmen noch immer ohne Innereien. In vielen Stunden hauchten wir einem alten Le-Mans-Motor neues Leben ein. Dann reaktivierten wir einen verschlissenen Winkeltrieb und ein altes geradzahntes Getriebe. Auch bei Bremsen und Dämpfern hielten wir am Low-Budget-System fest. Wir hatten alle Freunde und Bekannten aktiviert. Alle mussten irgendwelche Teile bearbeiten. Aber durch die überall gewährte Hilfe konnten wir im Juli 2012 die erste Probefahrt ansetzen. Wir waren überrascht, wie gut das Gespann lief.

Vier Wochen blieben uns noch bis zum offiziellen Roll Out in Zeilarn. Es war unser Glück, dass der Kneeler aus dem Stand heraus gute Fahreigenschaften zeigte. So konnten die Restarbeiten zeitgerecht erledigt werden. Für das Bergrennen hatten die „02er Freunde – das Reschenpassteam“ eine tolle Fete für uns organisiert. Das Rennfahrerleben fing an, richtig Spaß zu machen. Der Erwin, mein Beifahrer, hatte ja eine gewisse Erfahrung mit solchen Gespannen. Ich aber nicht. Nun, in Zeilarn wollten wir ja den Kneeler nur vorführen und ich wollte nur einen guten Start hinlegen. Genau



Sponsoren:

- * Eisdiele Venturi Pocking
- * Reifenhandel St. Hüttinger
- * Betaverretung Trailveranstaltungen
- Herbert Schajor Tüßling
- * TÜV-Süd
- * Bachhuber Fahrzeugteile Pfarrkirchen
- * unzählige Helfer

Schleiz in der Saison 2014.

so war es auch. Das Wochenende verlief ohne Probleme. Außer zum Spannen der neuen Antriebskette mussten wir kein Werkzeug in die Hand nehmen.

Im September nahmen wir noch am Training am SCT teil. Dort wurden dann doch schnell einige Details offensichtlich, die einer Änderung bedurften. 2013 beim Training in Großdölln konnte ich weitere Erfahrung sammeln. Jedes Mal kam ich mit Änderungswünschen nach Hause. Aber wahrscheinlich ist so ein Kneeler-Gespann nicht nur bei uns eine Ewigkeitsbaustelle.

Mittlerweile wurde die Tankanlage schon komplett umgerüstet. Nach einigen Runden förderte die alte Anlage einfach nicht genug Sprit in die Vergaser. Zudem bauten wir ein Integralbremsssystem ein. Man glaubt nicht, wie schnell sich auf der Rennstrecke die Grenzen eines herkömmlichen Bremssystems aufzeigen. Die Fahrwerksgeometrie wurde bereits mehrmals verändert. Experimentell wurden bereits die Radgrößen 13-, 12- und 10-Zoll verwendet. Durch die umgebauten 48er Schajorkrümmen mit den ellenlangen Rohren bis hinter das Antriebsrad ist der Motor nicht allzu laut. Nur am STC montieren wir einen Zusatzschalldämpfer. Der liegt dann hinter dem Hinterrad und verbindet auch beide Endrohre. Irgendwie sieht das dann abartig interessant aus. Praktisch ist der Kettenantrieb, der mit wenig Aufwand jegliche Übersetzungsänderung ermöglicht. Natürlich nehmen wir auch gerne Pokale entgegen. Aber der Fahrspaß und der Spaß im Fahrerlager mit Team, Sponsoren oder anderen Teilnehmern sind uns am wichtigsten.

Text und Fotos: Neubauer, Franitza.



Der Winkeltrieb ist direkt am Getriebe angeflanscht. Eine Welle überträgt die Drehbewegung zum linksseitigen Ritzel. Die kleinen Dämpfer rechts und links des Rahmenhauptrohres federn die Hinterradschwinge ab. Die Lichtmaschine fiel den Sparplänen zum Opfer. Wir fahren auf Batterie.



Schleiz in der Saison 2013.