

Bericht über einen interessanten Vergleich.

Letzten Samstag hatten Charly Fidler, Markus Frei, Ruedi Hüsler und ich eine interessante Gelegenheit, vier verschiedene, käufliche Trialmaschinen miteinander zu vergleichen. Gewählt wurde dazu das dafür so gut geeignete Gelände in Oberiberg. Es stehen dort beinahe alle Möglichkeiten, die jeweils ein Trial "würzen" zur Verfügung. Steine à la Schottland, Schlamm, Wasserrinnen, höckerige Wiesenhänge mit und ohne Schnee. Gefahren wurde mit folgenden Maschinen: Markus Frei mit seinem Triumph 200 ccm, Ruedi Hüsler mit seiner brandneuen Greeves 250 ccm, Charly Fidler mit der von Werner Maltry zur Verfügung gestellten Royal Enfield 250 ccm und ich mit meiner AJS 350 ccm. Wir fuhren alle immer miteinander, so dass wir uns gegenseitig beobachten konnten. Zeitweilig war dann grosses, gegenseitiges Abtauschen.

Es ist natürlich unmöglich, nach nur einem Nachmittag abschliessende Urteile über eine ganze Anzahl von Maschinen abgeben zu wollen. Doch förderte der Versuch einige recht interessante Ergebnisse zu Tage. Ich will diese Eindrücke hier mitteilen.

Zu Beginn mal eine Bemerkung über die Lärmentwicklung. Keine der Maschinen war richtig als leise anzusprechen. (Da sind die Deutschen immer noch führend). Doch zeigte sich eine Erscheinung, die selbst dem ja ganz viertaktfanatischen Markus auffiel. Die Greeves, die einen vor allem im Standgas sehr unangenehm belästigt zeigte sich auch beim Erklimmen von Vollgassteigungen als relativ angenehm surreal, während der oft gerühmte, Ohrenfreundliche Viertakterton sich dabei zu einem, selbst auf weite Distanzen hörbaren Bellen verstärkte.

Um zum Wichtigen, nämlich zum Fahren überzugehen. Zumindest für einen von uns (nicht für mich) war es eine ganz grosse Ueberraschung, dass die Greeves alle andern Maschinen in der All-Round-Trial-Eignung klar überragte. Jeder von uns war sofort auf der Maschine zuhause. Man braucht eigentlich überhaupt keine Angewöhnungszeit. Jder Hebel, jedes Pedal sitzt an der unbedingt richtigen Stelle und man merkt eigentlich erst beim Besteigen der eigenen Maschine wieder, was das bedeutet. Man kann ohne Uebertreibung sagen, dass beim Bau dieser Maschine wieder unerhört viel eigene Erfahrung hineingewirkt wurde. Ebenso hat sich der in seiner Grundkonstruktion ja so veraltete Villiers Zweitaktmotor zu einem nahezu idealen Triebwerk herausgemauert. Dass so etwas überhaupt bei einem Zweitaktmotor möglich ist, erschien mir bisher als einfach unmöglich. Das Triebwerk hängt ohne irgendwelche Konzessionen an der Gashand und führt beinahe alles, was der Fahrer sich nur wünscht bedenkenlos aus. (Konzeption: Villiers 34A Gehäuse, Moto Cross Zylinder! Trial Kopf und spezielles Trial Getriebe . Simpel einfacher Traktorenvergaser an unendlich langem Ansaugrohr). Man lernt nie aus und kann nur staunen, dass ausgerechnet diese Kombination zum Erfolg geführt hat. (Noch vor wenigen Jahren hätte einem jeder Techniker als verrückt erklärt, wenn man das als idealen Trialmotor deklariert hätte. Er ist es aber

Nun soll dieser Bericht ja nicht eine Greeves Lobeshymne werden, sondern ein Vergleich. Es gab nämlich noch andere Ueberraschungen. Da war vor allem einmal das für uns alle verblüffend gute Abschneiden der bei uns ja völlig unbekanntem Royal Enfield Maschine. Wenn man bedenkt, dass das von uns gefahrene Modell völlig Ladenge-mäss war (wie allerdings auch die erwähnte Greeves) und dass an der Sitz- bzw. Steh-position noch Einiges zu machen wäre, so zählt es eigentlich doppelt, dass wir alle eindeutig diese Maschine gleich nach der Greeves einstuften. In einigen Punkten ist sie dieser sogar noch überlegen. Man hat das Gefühl, dass sogar ein absoluter An-fänger mit dieser Maschine selbst über grösstes Geröll fahren könnte. Das ist, wenn man zuerst einmal das Fahrgestell beurteilt, vor allem einmal das Verdienst der langhubigen, für Trialverhältnisse etwas schrägen Gabel. Natürlich leidet die Wendigkeit der Maschine darunter. Doch wurden mit der Royal im Durchschnitt am meisten Nuller gefahren. Wenigstens auf Geröllstrecken. Der Motor, ein etwas klotzig sich präsentierender 250 er Viertaktmotor war aber ebenfalls ein Bijou. Er ist zwar nicht so spritzig wie derjenige der Greeves, hängt aber fast noch mehr an, wenn es darum geht, eine Steigung zu erklimmen. Ich glaube, dass man diese Maschine über-haupt nicht abwürgen kann. Wie eine Dampfmaschine zieht das Ding immer wieder an. Mit der Royal Enfield wird dem Viertakt Interessenten wirklich etwas Konkurrenz-fähiges angeboten. Mit etwas eigener Arbeit lässt sich auch dieses Motorrad be-stimmt leichter und noch Trialmässiger gestalten. Wir waren alle mit Vorurteilen gegenüber dieser Maschine behaftet und wir waren alle sehr, sehr positiv überrascht.

Ausser Markus Frei, welcher seine Triumph doch vorziehen würde. Wir wollen deshalb auch auf dieses Motorrad etwas eingehen. Natürlich war dieses Maschinchen durch seine ganzen 200 ccm etwas in der Leistung gehandicapt. Doch kann ein Fahrer mit diesem Leichtgewicht von Motorrad natürlich vor allem in kurvigen Sektionen viel gutmachen. Der Motor ist dabei nicht etwa schwach auf der Brust. Nur fehlt ihm etwas an Durchzug, man muss immer an die Drehzahl denken. Dank der ausgezeichneten Kupplung ist das auch möglich. Dazu kommt, dass sich das Hinterrad dieser Maschine nicht so leicht durchdreht, wenn der Boden schmierig wird. Man ist in Schlamm-Sek-tionen immer bei den besseren Fahrern. Doch braucht das Triumphlein einen guten Fahrer, denn es ist, vor allem auf dem jetzt schon oft erwähnten Geröll ein sehr lebendiges Ding. Es möchte immer gerne wo anders durchfahren als der Fahrer. Diese Maschine ist in Frankreich, wo schmierige Lehmtrials die Regel sind, jedoch sehr gefragt. Dort ist vor allem ihre Domäne.

Bleibe noch etwas über die AJS zu sagen. Es gibt immer noch Leute, bei denen ein Motorrad erst mit 350 ccm anfängt. Für solche ist so ein Brocken halt doch immer noch die wahre Freude. Eine Freude, die man mit guter Kondition bezahlen muss. Es gibt aber immer wieder Gelegenheiten, wo man mit der grossvolumigen Maschine "King" ist. Etwas Schönes ist es doch, als Erster auf dem hohen Berggipfel anzulangen und wenn man auf steinigem, steilem Bergpfad immer noch Reserven hat. Doch wehe, wenn Lehm und nasse Schmiere, sowie Eis einen erwarten. Dann weiss man Abends, was man tags-über geleistet hat. Aber das macht es ja für einen richtigen Fanatiker gerade aus.....

Klaus Fischer