

DER NAME IST PROGRAMM: V-TRIEBWERK

FÜR MANFRED KLOCKE UND UWE BRIELER STEHT DIE MARKE HARLEY-DAVIDSON IM MITTELPUNKT IHRES SCHAFFENS. DAS WÄRE NICHT AUSSERGEWÖHNLICH, WENN SIE SICH MIT IHRER FIRMA V-TRIEBWERK ZUDEM AUCH KLAR ZUM GESPANNBAU BEKENNEN WÜRDEN.



Stahlblech in der eigenen Schlosserei gefertigt. Während die Fahrwerksteile verzinkt und pulverbeschichtet werden, geht die Karosserie in die eigene Lackiererei und wird in einem geheizten Abdunstraum getrocknet.

Klocke: „Derzeit werden fünfzehn Gespanne im Jahr ausgeliefert, und dabei muss das Sologeschäft mit Inspektionen, Reparaturen und Customizing auch weiterlaufen, da gibt's viel zu tun.“ Zum Betrieb gehört auch eine Polsterabteilung, in der eine gelernte Fahrzeugsattlerin Motorrad und Beiwagensitze sowie Verdecke schneidert.

Vor etwa zwanzig Jahren hatten Manfred und Uwe auf der Veterama in einem

Im westfälischen Rietberg arbeiten im Betrieb von Klocke und Brieler sechs fest angestellte Mitarbeiter. Sie schrauben und bauen vor allem an Motorrädern der Marke Harley-Davidson, mit und ohne Beiwagen. Darüber hinaus haben sich die V-Triebwerkler eindeutig spezialisiert: Nur ein Beiwagentyp wird angeboten – und das ist ihre Stärke.

Während viele Gespannhersteller gleich mit einem ganzen Dutzend unterschiedlicher Beiwagentypen aufwarten, um unterschiedliche Kundenwünsche zu erfüllen, ist es bei V-Triebwerk ganz einfach: Der angebotene Beiwagen gefällt oder gefällt nicht. „Sagt das klassische Boot dem Kunden zu, dann sind wir mit dem Kunden schon auf einer Wellenlänge“, argumentiert Manfred Klocke. Dabei wird der Beiwagen auch gelegentlich an Cruiser angebaut, die nicht aus dem Hause Harley-Davidson kommen. Die Umbaupreise beginnen bei 9500 Euro.

Die Oldstyle-Form des Seitenwagens wird in zwei unterschiedlichen Breiten

gefertigt. Dabei unterscheidet sich die XL-Variante nur im Einstiegsbereich, sie ist vier Zentimeter breiter als das Standardmodell. Der Beiwagen wird aus



Berg Altmittel eine Beiwagenform entdeckt, die genau ihren Vorstellungen entsprach. Von welchem Hersteller dieser Seitenwagen kam, konnte den beiden niemand sagen – und sie wissen es auch bis heute nicht. Die ramponierte Karosserie wurde gekauft, restauriert und an eine H-D-Shovelhead gebaut. Sie war die Urmutter aller folgenden Bootskarossen. Im Laufe der Jahre wurden Details geändert und die Fertigung optimiert.

Die Beiwagenfahrgerüste von V-Triebwerk sind über Vierpunkt-Schraubhalterungen mit der Zugmaschine verbunden. Das Seitenwagenrad wird von einer Zweiarmschwinge gezogen. Das Besondere daran: Vor dem Rad sind zwei parallel liegende H-D-Federbeine montiert. Unter dem Drehpunkt der Beiwagenschwinge kann durch das Verstellen einer Schraube die Dämpfung härter oder weicher eingestellt werden. Der mögliche Federweg beträgt 50 Millimeter.

Die Telegabel wird von den Kunden bevorzugt

V-Triebwerk liefert fast alle Gespanne mit Telegabel aus. Wie uns Manfred Klocke mitteilt, wird ein Umbau mit Vorderadschwinge von den meisten Kunden als Stilbruch empfunden. Die unveränderte Optik ohne Änderung des Nachlaufs verursacht im Gespannbetrieb allerdings höhere Lenkkräfte. Abhilfe schaffen auf Wunsch modifizierte Gabelbrücken aus dem Zubehörbereich. Sie versetzen den Aufstandspunkt des Vorderrades weiter nach vorne und reduzieren damit den Nachlauf. V-Triebwerk bietet zwei Gabelbrücken-Versionen an. Sie ändern die Gabelreckung um fünf oder sechs Grad. Die Preise einschließlich Einbau liegen je nach Ausführung zwischen 1200 und 1800 Euro.

Beim den meisten Umbauten von V-Triebwerk werden an der Zugmaschine die Originalräder verwendet und am Beiwagen ein 16-Zoll-Hinterrad von Harley montiert. Das sieht schick aus, und wir

meinen, es passt auch zum Stil des Beiwagens. Die Komponenten der Beiwagenbremse kommen aus dem Harley-Regal. Die Bremskraft wird mit Hinabdrücken des Fußbremspedals mechanisch auf einen separaten Bremszylinder weitergegeben.

Möchte der Fahrer zusätzlich mit der Handbremse den Beiwagen verzögern, bietet V-Triebwerk seit einigen Monaten eine besondere Vorrichtung an. Hierbei wirken die Bremskräfte über eine Wippe auf einen Bremszylinder – mechanisch wie oben beschrieben vom Pedal, hydraulisch vom Hebel am Lenker. Beide Bremsen wirken unabhängig voneinander, und so genügt am Beiwagenrad auch eine Bremszange. Ein weiterer Vorteil ist, dass ein eventuell vorhandenes ABS-System an der Zugmaschine ohne Änderungen belassen werden kann. Natürlich ist damit auch das Trennen von Motorrad und Beiwagen ohne großen Aufwand möglich und kommt bei Zugmaschinen ohne ABS dem optionalen Solobetrieb zugute. ■

Bernhard Götz
bg@motorrad-gespanne.de



Manfred Klocke

