fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

3. Motorrad *Classic* Sonderschau

Historische Motorrad - Gespanne

„Rechts oder links … und um die ganze Welt“

Ausfahrt Rund um Wien am 22. April 1928;

Insgesamt 18 historische Motorrad-Gespanne der Baujahre 1925 bis 1960 zwischen den Automobilen der Ferdinand Porsche Erlebniswelten.

01. Oktober 2018 - 28. Februar 2019

Informationen zur Sonderschau in den Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum mit allen technischen Details der ausgestellten Motorrad-Gespanne.

Impressum:

Gesamtleitung der Sonderausstellung: *Jakob Iglhauser, Geschäftsführer fahr(T)raum*
Organisation und Zusammenstellung der Motorrad-Gespanne: *Karl Holzner und Team*
Texte und Bildarchiv: *Peter Krackowizer, Public Relations - Presse – Fotografie*
Bildlizenzen: © Motorrad-Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer
Konzeption, Grafiken, Texte, Fotos : *Mag. (FH) Juliane Sampl, Marketing & PR fahr(T)raum*

Quellen:
Motorrad-Literatur- und Bildarchiv Prof. Dr. Helmut Krackowizer, Peter Krackowizer;

Das 1 x 1 für Gespannfahrer - Grundlagenwissen über Krafträder mit Beiwagen: Martin Franitza Bernhard Götz, Axel Koenigsbeck, Wolfgang Lorenz, HEEL Verlag 2017

Ein herzliches Dankeschön an alle Leihgeber, die dem fahr(T)raum Ihre kostbaren Motorrad-Gespanne für diese einmalige Sonderschau zur Verfügung stellten!

Vorwort

Bereits zum dritten Mal öffnet das für historische Automobile bekannte Oldtimer-Museum die Pforten für zweirädrige Untersätze, jedes Jahr ein Highlight der Herbst- und Wintersaison. Unter dem Titel „Rechts oder links… und um die ganze Welt" sind von 1. Oktober 2018 bis 28. Februar 2019 insgesamt 18 historische Motorrad-Gespanne ausgestellt.
Die Sonderschau wurde von Karl Holzner – jahrelanger technischer Kommissar bei Motorrad-WM-Läufen am Salzburgring – zusammengestellt.

Highlight der Herbst- und Wintersaison

Interessante historische Details zum damaligen Straßenverkehr geben einmalige Einblicke in die Geschichte des „Gespannfahrens" - z.B. wird einer Frage nachgegangen, die die österreichischen Beiwagen-Fahrer besonders beschäftigte: Ob der Beiwagen links oder rechts vom Motorrad montiert werden sollte.
Ein weiteres Thema sind die waghalsigen Abenteuerfahrten und Expeditionen, bei dem der Beiwagen für das viele Gepäck sicher eine Hilfe war. Als Transportmittel, zuerst mit einem angeschraubten Korbsessel am Motorrad bis zu schnittigen Konstruktionen - das Fahrgefühl ist für Gespannfahrer doch ein besonderes.
In der Zwischenkriegszeit galten Beiwägen noch als gewisses Statussymbol, nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurden sie zum Fahrzeug des einfachen Mannes. Mit dem Angebot an leistbaren Automobilen in den 1950-er Jahren schwand die Nachfrage an Beiwagen-Gespannen.

Einführung in die Geschichte der Beiwagen-Gespanne

Das schwere Puch-Gespann-Modell mit 6-7 PS, Doppelübersetzung, Kettenantreib und Beiwagen aus dem Jahr 1907.

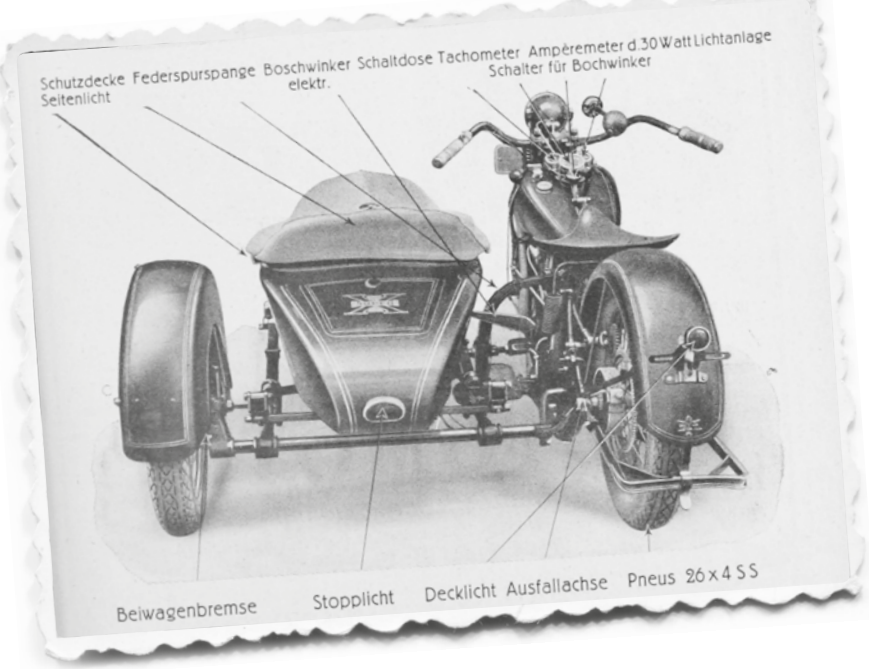
Gespannfahren ist eine außergewöhnliche Art des Motorradfahrens. Zweiradfahrer folgen in Schräglage dem Lauf der Straße, mit einem Motorrad -Gespann werden die Kurven ganz anders genommen. Erfunden und entwickelt wurden diese „Seitenwägen" zu einer Zeit, in der es einfach wichtig erschien, so viele Personen wie möglich auf einem motorisierten Untersatz mitzunehmen. Würde heutzutage der Beiwagen zum Motorrad entwickelt werden, die Zulassungsstellen fielen über den Erfinder her.

Begonnen hat es mit der Idee, einen Passagier auf einem Fahrrad mitzunehmen. Ein (Korb)Sessel wurde an der Seite montiert. Schon bald ging diese Erfindung auf das Motorrad über. Zunächst gab es Modelle, die vor oder hinter dem Motorrad bequeme Sitzgelegenheiten montiert hatten, die gut gepolstert, die harten Schläge der noch rauen Straßenoberflächen mildern sollten. Bei beiden Varianten wurde noch ein drittes Rad verwendet.

Als offizielle Geburtsstunde des Motorrad-Gespannes galt der April 1903. Die Brüder William John und Sidney Charles Graham ließen in England ein Konzept patentieren, einen Passagier an der Seite des Motorrades zu transportieren. Bald darauf nahm die Geschichte des Beiwagens rasante Fahrt auf. Bei der „Fahrrad- und Automobil-Ausstellung" im September 1905 in Berlin zeigte die Firma August Mohr aus Ilmenau (Thüringen) eine „besonders nützliche Neuerung" – einen Seitenwagen. Dieser war ein offener Sitz, der an das Motorrad angeschraubt wurde. Vor dem Ersten Weltkrieg entstanden viele Varianten dieser „Sessel-Seitenwagen".

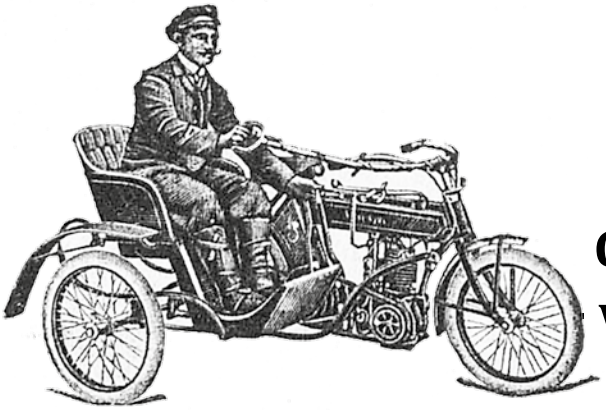
Ab 1914 wurden Motorrad-Gespanne auch für Verwundetentransporte im Krieg eingesetzt. In den 1920er Jahren entstanden hunderte Firmen, die Beiwagenmodelle entwickelten. Diese nannte man auch „Boot". War ein Beiwagen-Gespann in der Zwischenkriegszeit doch ein gewisses Statussymbol, so wurde es nach dem Zweiten Weltkrieg zum "Fahrzeug des einfachen Mannes", zum günstigen Fortbewegungs- und Transportmittel für die Familie.

1955 lief der ein-millionste VW Käfer vom Band - die Nachfrage nach Seitenwagen-Gespannen flaute damit stark ab.



„Rechts oder links?“ Fahrer-Überlegungen von anno dazumal

Während der k. u. k. Monarchie legten die Kronländer die Bewegungsrichtung im Fahrverkehr unterschiedlich fest. Salzburg gehörte, so wie Ober- und Niederösterreich, zu jenen Gebieten, die links fuhren. In den Nachbarländern Tirol und Kärnten galt hingegen Rechtsverkehr. 1915 wurde generell auf Linksverkehr umgestellt.
Nach der Gründung der Republik fuhr man ab 1921 in Vorarlberg wegen seiner stärkeren verkehrstechnischen Anbindung an Deutschland und die Schweiz rechts, im Rest Österreichs links. Erst nach dem „Anschluss“ Österreichs an Hitler-Deutschland 1938 wurde die Umstellung auf Rechtsverkehr abgeschlossen. Ob der Beiwagen links oder rechts vom Motorrad montiert werden sollte, war 1931 ein Beitrag in der österreichischen Zeitschrift „Der Motorfahrer“ gewidmet. Darin wird empfohlen, in (Bundes)Ländern, in denen Rechtsfahrgebot herrscht, das Boot rechts zu montieren und in Linksfahrgebotsländern links. Dies erhöhe die Verkehrssicherheit und der Fahrer könne besser den seitlichen Abstand zu entgegenkommenden Fahrzeugen einschätzen.
Problematisch, so die Zeitschrift, wird es aber, wenn man rechts die Anlass(Kickstarter) kurbel zu treten habe und sich rechts der Beiwagen befindet. Dies könnte den Motorradfahrer im Falle eines Umkippens oder Unfalls „in die furchtbar böse Situation“ bringen, dass er mit dem hängenbleibenden Fuß „mit dem Motorrad unlösbar verbunden sei“, was zu schweren Verletzungen führen könte. Der Verfasser des Artikels empfahl in solchen Fällen der rechts montierten Anlasskurbel doch lieber den Beiwagen links zu montieren.



Geschwindigkeit war Nebensache was zählte war Vorwärtskommen

Nach den ersten Korbkonstruktionen und Patenten erschienen 1905 bereits die ersten NSU Motorräder mit Beiwägen. Ab 1910 war der Beiwagen aus dem Verkehrsgeschehen in Europa, vorranging in England, nicht mehr wegzudenken. Da man mit den Beiwägen nicht mehr so platzsparend Parken konnte, erfand Thomas Frederick Watson 1912 den „klappbaren Beiwagen“ und gründete „The Watsonian Folding Sidecar CO.“, die sogar heute noch unter dem Firmennamen „Watsonian-Squire Ltd.“ existiert. Die USA unterstützten im Ersten Weltkrieg England und Frankreich und lieferten Harley-Davidson- und Indian Motorrad-Gespanne mit Maschinengewehrträgern. Doch auch beim Roten Kreuz kamen Beiwagenmaschinen für den Verwundetentransport zum Einsatz. In der Zwischenkriegszeit wurden hunderte Beiwagenhersteller gegründet und bis in die 30er Jahre kristallisierten sich europaweit die Firmen Royal, Stoye und Steib mit großen Marktanteilen heraus. Jeder, der sich ein Motorrad leisten konnte war auch bestrebt einen Beiwagen zu montieren. Das An- und Abschrauben dauerte dabei nur wenigeMinuten. Autos waren noch sehr teuer und wenn man schon motorisiert war, dann wollte man auch mehr transportieren können. Als die Kriegsvorbereitungen für den Zweiten Weltkrieg anliefen wurden in Deutschland die Wehrmachtsgespanne Zündapp KS 750 und BMW R 75 gebaut. Trotz der aufwändigen Konstruktion dieser sogenannten „Militärkräder“ konnten sie nicht an die Gebrauchsfähigkeit eines Kübelwagens anknüpfen. In Frankreich und England rüstete man mit Gillet Typ 750, Gnome-Rhone AX2, Norton Big Four und vielen mehr auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren viele Beiwagenhersteller ausgebombt. Doch der Wiederaufbau gab Hoffnung und so wurden die Gespanne auch zum unentbehrlichen Aufbauhelfer. An jedes Motorrad wurde ein Beiwagen angebaut, sogar an die kleinen 125er oder an Motorroller ... Hauptsache Vorwärtskommen.

Zenith mit Nachbau Beiwagen aus der CSSR

Leihgabe: Hubert Riedlmaier

Technische Daten	
Baujahr:	**1924**
Motorbauart:	**2 Zylinder SV - JAP Motor**
Hubraum:	**680 ccm**
Leistung:	**17 PS**
Kraftübertragung:	**3 Gang Getriebe über Kette, Handschaltung**

Triumph 550 mit orig. Triumph Gloria - Beiwagen

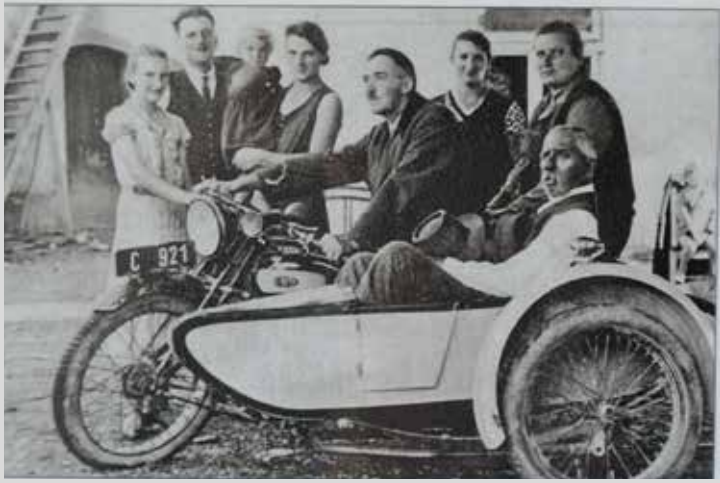
Leihgabe: Siegi Neumayer

Technische Daten	
Baujahr:	**1925**
Motorbauart:	**1 Zylinder, 4 Takt / SV**
Hubraum:	**550 ccm**
Leistung:	**ca. 14 PS**
Kraftübertragung:	**3 Gang Getriebe über Kette, Handschaltung**

Royal Enfield 1000 mit Royal Enfield Sport Beiwagen

Leihgabe: Peter Ehringer

Technische Daten	
Baujahr:	**1926**
Motorbauart:	**2 Zylinder V 50 / 4 Takt / SV**
Hubraum:	**1000 ccm**
Leistung:	**27 PS**
Kraftübertragung:	**3 Gang Getriebe über Kette, Handschaltung**



Das IMVC Logo (Innviertler Motor Veteranen Club) wurde bei der Gründung 1977 von diesem JAP Motor in dem hier ausgestellten Zenith Gespann abgeleitet.

Der Leihgeber bekam von einem Freund 1975 einen JAP Motor geschenkt. Nach einigen Jahren kam ein Kollege und brachte weitere Motorteile und so konnte der JAP Motor endlich zusammengebaut werden. Nun begab man sich auf die Suche nach dem dazugehörigen Fahrwerk ... hinter einem Sägewerk in Mauerkirchen wurde Hubert Riedlmaier und sein Freund Rudolf Kreiseder nach längeren Grabungsarbeiten dann schließlich fündig. Nach einigen Nachforschungen bei der Restauration stieß man schließlich auf dieses Foto - es zeigt 3 Generationen der Vorbesitzer.
Die in England produzierten JAP Motoren wurden in den 20er und 30er Jahren massenweise exportiert und in viele gängige österreichische Markenmotorräder eingebaut.

Indian Big Chief mit Princess Beiwagen

Leihgabe: Sepp Maier

Technische Daten	
Baujahr:	**1928**
Motorbauart:	**2 Zylinder, 4 Takt / SV**
Hubraum:	**1200 ccm**
Leistung:	**24 PS**
Kraftübertragung:	**3 Gang Getriebe über Kette, Handschaltung, Fußkupplung**

NSU 501 T mit NSU Beiwagen

Leihgabe: Heinz Greger

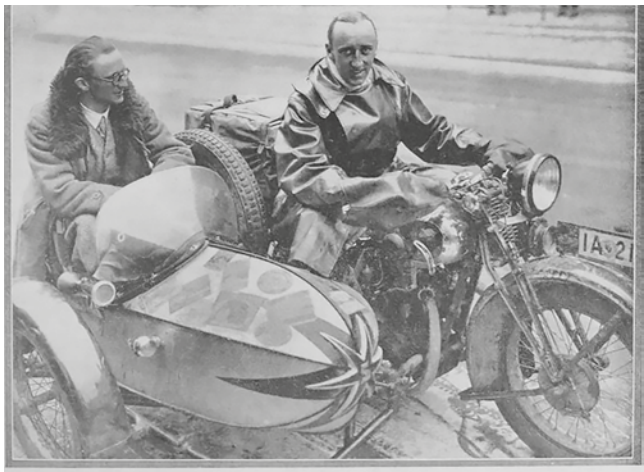
Technische Daten	
Baujahr:	**1929**
Motorbauart:	**1 Zylinder, 4 Takt / SV**
Hubraum:	**500 ccm**
Leistung:	**11 PS**
Kraftübertragung:	**3 Gang Getriebe über Kette, Handschaltung**

Weltenbummler und Abenteurer auf drei Rädern

In den 20er- und 30er Jahren gab es noch keineswegs ein so ausgebautes Straßennetz wie wir es heute kennen. Straßen konnten sich damals in grundlose Morast-Strecken verwandeln, Grenzstellen zum endlosen Geduldspiel mit den Zöllnern werden und nicht überall gab es vernünftigen Treibstoff oder Ersatzteile. Trotzdem zog es die Menschen schon von Beginn der Motorisierung an hinaus in die Welt. Da gab es abenteuerliche Rennen mit Automobilen wie jenes von Peking nach Paris im Jahr 1907. Reisen mit Motorrädern wurde dann erst in den 1920er Jahren populär. Natürlich auch mit Beiwagen-Gespannen.

Am 30. August 1926 beispielsweise, starteten die beiden Engländer B. H. Cathrick und J. P. Castley mit zwei BSA-Gespannen zu einer Weltreise durch alle fünf Kontinente. 14 Monate planten sie dafür, nach 19 Monaten und 33.000 Kilometern im Sattel kehrten sie schließlich wieder nach England zurück.

Beliebt bei den Abenteuerreisen mit Motorrädern, mit und ohne Beiwagen, waren der Norden Afrikas, Fahrten durch Osteuropa, nach Kleinasien bis nach Ägypten oder ausgiebige Europa-Touren.



J. v. Krohn und Oskar Weller bei ihrer Ankunft in Berlin.

Eine kuriose Reise unternahmen die beiden Deutschen Julius von Krohn und Oskar Weller mit einem Zündapp-S-500- Stoye-Sport-Seitenwagengespann im Jänner (!) 1931. Sie fuhren zunächst nach Marokko, wo sie ihre eigentliche Reise starteten, nämlich in 17 Tagen und 6.800 Kilometer von Marokko nach Lappland! In Lappland wurden sie von Temperaturen unter minus 30 Grad Celsius empfangen.

1935 in Rekordzeit durch Mitteleuropa

Eine Reise durch Europa war in den 1930er Jahren noch ein kleines Abenteuer. Der bekannte Wiener Wertungsfahrer Hans Schneider mit Beifahrer Hans Sidl fuhr 1935 in Rekordzeit durch Mitteleuropa: Wien – Rom – Marseille – Paris – Brüssel – Berlin – Prag – Wien; rund 6 000 Kilometer legten die beiden in weniger als einer Woche, mit fünf schlaflosen Nächten und ausgesprochenem Wetterpech, unter unsäglichen Schwierigkeiten zurück. So unterboten die beiden in ihrem Beiwagengespann die Fahrzeit des D-Zuges Wien-Rom von 24 Stunden 52 Minuten um fast 3:30 Stunden! Eine Begegnung mit einem Eselkarren führte zu einem Getriebebruch – der Esel war mit Eselsruhe mit einem Raddes Karrens über den Kickstarter des Motorrades gefahren. Und nach einem Zusammenstoß mit einem Bauernfuhrwerk in Deutschland musste das Gefährt umfangreich repariert werden.

Mut zum Abenteuer - der etwas andere Damenurlaub 1934

Nicht nur Männer brachen zu Reisen mit Beiwagengespannen auf. Am 11. Dezember 1934 brachen die beiden Engländerinnen Miss Florence Blenkiron und Miss Theresa Wallach zu einer Durchquerung Afrikas von Norden nach Süden auf. Mit einer „Panther Redwing 600“ der Firma Phelon & Moore in Cleckheaton, einem Beiwagen und einem Anhänger waren die beiden Frauen bis März 1936 unterwegs.

1953 zwei Oesterreicher auf Weltreise

Der Österreicher Eduard Edlitzberger startete am 2. April 1953 mit seinem Studienkollegen Norbert Wittasek mit einem Horex-Felber-Gespann zu einer Weltreise. Sie beendete diese nach 47.567 Kilometern wieder am 6. November 1954 in Wien.

Ariel 500 E mit Max Porges - Touren Beiwagen

Leihgabe: Sepp Maier

Technische Daten	
Baujahr:	1930
Motorbauart:	1 Zylinder, 4 Takt / OHV
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	18 PS
Kraftübertragung:	3 Gang Getriebe über Kette, Handschaltung

NSU 601 TS mit Eigenbau Beiwagen

Leihgabe: Hubert Riedlmaier

Technische Daten	
Baujahr:	1934
Motorbauart:	1 Zylinder, 4 Takt Blockmotor, SV
Hubraum:	600 ccm
Leistung:	15 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Getriebe über Kette, Handschaltung

BMW R 12 mit Royal Beiwagen

Leihgabe: Hans Hietl

Technische Daten	
Baujahr:	1938
Motorbauart:	2 Zylinder, 4 Takt Boxermotor/
SV Hubraum:	750 ccm
Leistung:	18 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Getriebe über Kardan, Handschaltung

Zündapp KS 601 „Grüner Elefant“ mit Felber Beiwagen

Leihgabe: Sepp Maier

Technische Daten	
Baujahr:	**1953**
Motorbauart:	**2 Zylinder, 4 Takt Boxer, OHV**
Hubraum:	**600 ccm**
Leistung:	**24 PS**
Kraftübertragung:	**4 Gang Getriebe über Kardan, Fußschaltung**

„Elefantentreffen“

Eine Besonderheit ist das sogenannte Elefantentreffen. Es handelt sich dabei um ein Motorrad-Wintertreffen für Solo- und Beiwagenmaschinen, das jährlich jeweils am ersten Wochenende im Februar oder am letzten Wochenende im Jänner abgehalten wird. Das Treffen wurde 1956 von Ernst Leverkus gegründet, der es als Treffen für winterharte Fahrer der bekannten Zündapp-KS 601-Gespanne organisiert hatte.

Die KS 601 („Grüner Elefant“) gab dem Treffen seinen Namen. 1956 fand es an der Solitude-Rennstrecke in Stuttgart statt, dann wechselte es mehrmals den Veranstaltungsort. Von 1978 bis 1987 fand es am Salzburgring statt. Zur ersten Veranstaltung kamen 400 Teilnehmer. 1988 fiel es aus und seit 1989 findet es im Bayerischen Wald statt. Heute nehmen an dieser Veranstaltung zwischen 5 000 und 10 000 Maschinen aus ganz Europa teil.

Horex Regina 400 mit Austro Omega Beiwagen

Leihgabe: Siegi Neumayer

Technische Daten	
Baujahr:	**1954**
Motorbauart:	**1 Zylinder 4 Takt OHV /**
Hubraum:	**400 ccm**
Leistung:	**22 PS**
Kraftübertragung:	**4 Gang Getriebe über Kette, Fußschaltung**

Österreichische Beiwagen-Hersteller

Nach dem Ersten Weltkrieg begannen auch in Österreich Firmen mit der Produktion von Seitenwagen. Acht Unternehmen gab es, die in größerer Stückzahl „Boote“ bauten. Unter den Produktionsfirmen war zum Beispiel „J. R. Musyl“. Diese Firma brachte als erstes das offene Bogenchassis auf den Markt. Die Firma „Častek“, die jüngste Firma unter den acht, bevorzugte ebenfalls den Bau von offenen Bogenchassis.

Der gebürtige Wiener Motorradrennfahrer und Unternehmer Karl Abarth, der später italienischer Staatsbürger wurde und erfolgreich Rennwagen baute, entwickelte zunächst Beiwagen-Prototypen, die dann von „Burger und Porges“ - mit den ersten Schwingachsen – hergestellt wurden. Dann gab es noch die Firma „Hans Loyda“ mit dem ersten Langfedernbeiwagen, „Emmerich Nagy“, die die erste Gummibandfederung erfand und „Pruckner“, der mit dem geschlossenen Eckbogenchassis experimentierte.

ADOLF FELBER

BEIWAGEN UND ANHÄNGER

WIEN XII - ARNDTSTRASSE 39 - TEL.A-37-0-34

Das Unternehmen „Adolf Felber“ bevorzugte das geschlossene „Rundbogenchassis“ und stellte das erste Beiwagen-Cabriolet in Serie her. Die Felber-Beiwagen wurden die bekanntesten, weil sie preisgünstig, leicht und zuverlässig waren. Das Unternehmen musste kaum Werbung dafür machen und bis Anfang der 1930er Jahre stellte es nie auf der Wiener Messe aus, die alljährlich Neuheiten präsentierte.

1954 war das Unternehmen jedenfalls auf der „int. Automobil- und Zweiradausstellung“ in Wien mit einem TF-Luxusgespann und der erstmals in Österreich gezeigten Öldruckbremse dabei. Bei dieser Ausstellung konnte man auch die Beiwagen der Firma Franz Castek mit ihren Modellen der Marke „Rekord“ (u. a. mit einem Doppelsitzer- Reisecabriolet) und Josef Pruckner aus Korneuburg mit den bewährten
Austro-Omega-Beiwagen sehen.

Felber in Wien war das führende österreichisch Unternehmen in der Beiwagenherstellung ab Mitte der 1920er Jahre. Hier präsentiert ein Werbebild Anfang der 1930er Jahre die Produktpalette.

Zündapp KS 750 mit Zündapp BMW 43 Beiwagen

Leihgabe: Martin Lackner

Technische Daten	
Baujahr:	**1943**
Motorbauart:	**2 Zylinder, 4 Takt Boxer, OHV**
Hubraum:	**750 ccm**
Leistung:	**26 PS**
Kraftübertragung:	**4 Straßen-, 1 Gelände- und 1 Rückwärtsgang über Kardan**

Puch 250 SGA / Elektrostarter mit Rekord Beiwagen

Leihgabe: Sepp Maier

Technische Daten	
Baujahr:	**1956**
Motorbauart:	**1 Zylinder, 2 Takt, Doppelkolbenmotor**
Hubraum:	**250 ccm**
Leistung:	**16 PS**
Kraftübertragung:	**4 Gang Getriebe über Kette, Fußschaltung**

Norton Big 4 mit Austro Omega Beiwagen

Leihgabe: Romann Hofer

Technische Daten	
Baujahr:	**1951**
Motorbauart:	**1 Zylinder, 4 Takt / SV**
Hubraum:	**633 ccm**
Leistung:	**14 PS**
Kraftübertragung:	**4 Gang Getriebe über Kette, Fußschaltung**

NSU Konsul mit Rekord - Sportkabriolett Beiwagen

Leihgabe: Reichinger Gottfried

Technische Daten	
Baujahr:	1953
Motorbauart:	1 Zylinder 4 Takt OHV /
Hubraum:	350 ccm
Leistung:	17 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Getriebe über Kette, Fußschaltung

BMW R50 / R69 Motor mit Steib TR 500 Beiwagen

Leihgabe: Herbert Schoßleitner

Technische Daten	
Baujahr:	1960
Motorbauart:	2 Zylinder Boxermotor 4 Takt OHV
Hubraum:	600 ccm
Leistung:	42 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Getriebe über Kardan, Fußschaltung

BMW R 51/3 mit Steib S 350 Seitenwagen

Leihgabe: Hans Rath

Technische Daten	
Baujahr:	1954
Motorbauart:	2 Zylinder, Boxer 4 Takt / SV
Hubraum:	500 ccm
Leistung:	24 PS
Kraftübertragung:	4 Gang Getriebe über Kardan, Fußschaltung

Seitenwagengespanne im internationalen Rennzirkus

Toni Magnus und W. Schlager auf BMW R 66, 1948, Pötschenpass-Rennen; Toni Magnus war der Besitzer der bekannten Salzburger Fahrschule Magnus, sein Sohn Manfred ist fünffacher österreichischer Motorradstaatsmeister

Bereits 1912 fand das erste Rennen für Seitenwagengespanne auf der Hochgeschwindigkeitsrennbahn Brooklands in England statt. Nach dem Ersten Weltkrieg entwickelten sich neben Beiwagengespannen für Straßen- und Rundstreckenrennen auch spezielle Beiwagengespanne für Motocross sowie für Sandbahnrennen (da waren die Beiwagen mit einem richtigen Lenkrad ausgestattet, um in Kurven den Beiwagen neigen zu können).

1949 wurde dann erstmals eine Motorrad-Weltmeisterschaft für Gespanne ausgetragen. In den 1950er Jahren begann die Verkleidung der Solomotorräder und Beiwagengespanne, um durch bessere Aerodynamik schneller fahren zu können. In diese Zeit fällt auch der Seitenwagen- Weltmeistertitel eines „Fast-Österreichers".

Friedrich „Fritz" Hillebrand wurde 1917 in Weißbach bei Lofer im Salzburger Pinzgau geboren. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm er die deutsche Staatsbürgerschaft an und fuhr mit deutscher Fahrerlizenz Rennen. Hillebrand war 1956 und 1957 jeweils Sieger beim 1.-Mai-Rennen in Salzburg-Liefering. 1957, auf dem Weg zum Weltmeistertitel, streiften Hillebrand und sein Beifahrer Grunwald im Training zum „Großen Preis von Bilbao" in Spanien mit ihrem BMW-Gespann in einer Kurve einen Kilometerstein. Mit einer Geschwindigkeit von 150 km/h wurden beide an einen Laternenpfahl geschleudert. Hillebrand war auf der Stelle tot, Grunwald kam mit leichten Verletzungen davon. Doch in der Weltmeisterschaft reichte es: mit 24 Zählern wurden Friedrich Hillebrand und Manfred Grundwald (posthum) Beiwagen-Weltmeister 1957.

BMW 600 mit Kneeler Renngespann

Leihgabe: Dr. Stefan Elisath / Herbert Schoßleitner

Technische Daten	
Baujahr:	**1968**
Motorbauart:	**2 Zylinder, 4 Takt Boxer / OHV**
Hubraum:	**600 ccm**
Leistung:	**ca. 50 PS**
Kraftübertragung:	**4 Gang Getriebe über Kardan, Fußschaltung**

Moto Cross Renngespann MTH Motor mit EML Beiwagen

Leihgabe: Weinmann Klaus

Technische Daten	
Baujahr:	**2002**
Motorbauart:	**1 Zylinder, 2 Takt MTH Motor**
Hubraum:	**680 ccm**
Leistung:	**über 70 PS**
Kraftübertragung:	**5 Gang Getriebe über Kette, Fußschaltung**

Auch Frauen waren im Beiwagen dabei. Nr. 48 Hans Peter Hubacher und Renate Burghalter, CH, auf BMW LM Berg, beim 1.-Mai-Rennen 1966 auf der Autobahn in Anif bei Salzburg.

fahr(T)raum

DIE FERDINAND PORSCHE ERLEBNISWELTEN

„Eine Zeitreise zu den
Meilensteinen der Mobilität“

Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum | Passauerstr. 30 | 5163 Mattsee bei Salzburg
Täglich geöffnet 10:00 - 17:00 Uhr | +43 (0) 6217 592 32 | office@fahrtraum.at
www.fahrtraum.at