

„Das Dritte Rad“

Gedanken zur Historie im Seitenwagenrennsport aus der Sicht der deutschen Rennfahrer – Teil 3

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Jürgen Kießlich / Archiv (1)

Die deutsche Siegeskette erfährt 1965 und 1966 durch den Schweizer Fritz Scheidegger mit Beifahrer Robinson eine Unterbrechung, wobei zumindest die Genugtuung für den Markentitel in München bei dem blau-weißen Emblem bleibt, immerhin holen sich Deubel/Hörner die Vizetitel. 1967 beginnt mit dem WM-Sieg der Stern für Klaus Enders und Ralf Engelhardt zu leuchten. Die Sensation aber ist der erneute WM-Titel für den Ursenbacher Helmut Fath mit Co Wolfgang Kalauch auf der Eigenbau-Konstruktion URS, das Gespann wird mit einem Reihenvierzylinder im Viertaktprinzip durch Benzineinspritzung vorangetrieben. Damit wird erstmalig die enorme Siegeskette der Marke BMW unterbrochen.



Die vierfachen Weltmeister Max Deubel und Emil Hörner auf BMW mit dem Königswellen-Motor 1964

Für die Münchner stehen insgesamt 19 Markenweltmeistertitel in der Statistik, wobei einen Großteil die Fahrer mit ihren Selbsttuning den größeren Beitrag an den Erfolgen hatten, lediglich noch Basisteile kamen später von BMW. Als mit der legendären RS 54, einem Königswellenantriebswerk als

Saugmotor, später verschiedene Einspritzvarianten, werksseitig Erfolge eingefahren wurden, war der Motorenbetreuer, der alte BMW-Fuchs Gustl Lachermair. Nach Schließung der Rennabteilung seitens der Münchner Firma betreute dieser noch über viele Jahre bekannte Privatfahrer und hielt die RS-54-Motoren am Leben.

In seiner Grundversion hatte der BMW-RS-54-Motor eine Bohrung von 66 und einen Hub von 72 mm. Die Leistung betrug bei 8.000 Touren 45 PS und wuchs nach Anhebung der Verdichtung in den Anfängen auf 50 PS bei 8.500 Umdrehungen. Die letzte Ausführung, unterdessen von Busch im Jahre 1974 getunt, brachte bei 11.000 Umdrehungen der Kurbelwelle satte 75 PS zur Abgabe. Es war dann bereits ein Vierventil-Prototyp, natürlich als Direkteinspritzer konzipiert. 1969 stand wieder Klaus Enders mit Engelhardt auf dem höchsten WM-Podest, errungen auf

BMW, und setzte sich 1970 mit Wolfgang Kalauch eine weitere Krone auf. 1971 unterbrach Horst Owesle mit Beifahrer Rutterford wieder die BMW Serie auf Münch-URS, im Prinzip einem

modifizierten Fath-Motor. Bis 1974 vollendete Enders mit Engelhardt seinen sechsten WM-Sieg, allerdings ab 74 mit dem Unterschied, dass die Markenbezeichnung „Busch“ lau-



Wolfgang Kalauch (li.) und Klaus Enders 1975 in Brno

Kalender 2020

Sidecar

15,- Euro

Format: 420 x 297 mm

Bestellung unter
www.top-speed.info



Werner Schwärzel und Andreas Huber mit dem Seymaz-Yamaha-Gespann in Brunn 1979

tete und BMW letztmalig in der Gespannklasse die Marken-WM erringen konnte. Prinzipiell war bei den Gespan-

nen langsam aber systematisch ein neues Zeitalter angebrochen. Man saß schon lange nicht mehr auf einem relativ hohen Motor-

rad, bereits Helmut Fath hatte mit seinem ersten „Kneeler“ (er kniete auf der Maschine) die neue Ära mitbegründet. Kleinere Rad-durchmesser wurden gewählt, und, und, und. Seitdem wurden die Fahrgestelle immer spezifischer entwickelt und kehrten sich sehr wesentlich vom konventionellen Gespann ab. Von einem Beiwagen konnte nicht mehr gesprochen werden. Für den Mitfahrer hatte sich eine immer kleiner werdende Plattform herausgebildet, er hatte ja meist zu „turnen“.

1975 und 1976 errang Rolf Steinhausen mit Josef Huber die Weltmeisterschaft auf Busch-König mit einem wassergekühlten Vier-Zylinder-Zweitaktmotor.

Als sich 1979 bei der FIM die Geister schieden und wegen unterschiedlichen Lenksystemen an den Gespannen zwei Klassen ausgefahren wurden, holte sich Rolf Steinhausen mit Beifahrer Kenny auf Yamaha den Vizetitel der „B2A“. Werner Schwärzel gelang es, mit seinem Passagier Huber als letzten deutschen Fahrer 1982 den WM-Titel auf einer Seymaz-Yamaha zu erobern. Unterdessen dominierten die Vierzylinder-Reihenzweitaktmotoren.



Siegfried Schauzu mit Wolfgang Kalauch 1973 in Brunn, mit verschiedenen Beifahrern errang Schauzu allein bei der TT neun Siege



Heinz Luthringshauser 1984 beim Oldtimer-GP 1984 in Most mit dem BMW-Königswellen-Gespann



Weltmeister Rolf Steinhausen mit Co. Wolfgang Kalauch 1976 mit Seymaz-Yamaha in Brunn

JAHRES-MAGAZINE



EUR 3,-



EUR 3,-

Seit Saisonbeginn, sind das **SACHSEN-RING JOURNAL** und das **SIDECAR SPECIAL 2019** erhältlich. Die Editionen sind anspruchsvolle Hochglanzbroschüren im DIN-A4-Format. Integriert sind alle wichtigen Informationen über die Veranstaltungen und weitere Aktivitäten. Wie bisher gehört ein historischer Blick in den Rückspiegel dazu.

Bestellung und Infos unter

www.top-speed.info