

# Threewheeler in der Rhön

## Der Zwitter zwischen Auto und Motorrad

In der Winterpause hatten wir Zeit, so manche unerledigte Geschichte aus dem letzten Jahr nochmal Revue passieren zu lassen. Da fand zum Beispiel fast vor unserer Haustür das deutsche Threewheeler-Treffen statt. Dieses wird jedes Jahr an einem anderen Ort organisiert. In 2019 luden die Veranstalter in die schöne Rhön ein. Das ist das hügelige Gebiet, wo Bayern, Hessen und Thüringen aufeinander treffen.

Der exakte Austragungsort war das Hotel Sonnentau in Fladungen. Dieser Ort lockt unter anderem mit einem Freilichtmuseum und einer Museumseisenbahn mit Dampflok. Im Focus standen aber selbstverständlich die Cyclocars, die Dreiräder unterschiedlicher, meist britischer Hersteller. Die meisten von ihnen werden aber von einem italienischen Motorrad-Motor angetrieben. Aber betreiben wir erstmal ein wenig Ge-



*So kommt der Moto Guzzi-Motor richtig zur Geltung.*

schichtsunterricht: In Großbritannien wurden früher die Autos nach der Anzahl der angetriebenen Räder versteuert, da kam 1909 der Sohn eines Pfarrers auf die Idee, ein Auto zu konstruieren, bei dem nur ein Rad angetrieben wurde.

Das ist die eine Legende. Die andere besagt, dass Henry Frederick Stanley Morgan der Meinung war, dass ein niedriges, dreirädriges Auto auch in schnellen Kurven umkippsicher sei. Morgan grün-





schied er sich für den V2 aus Mandello del Lario und von Moto Guzzi übernahm er zuerst auch Getriebe, Endantrieb und Hinterrad. Seine Fahrzeuge nannte er Triking. Mit der Zeit verbaute er dann ein Autogetriebe mit Rückwärtsgang. Beim Design orientierte sich Divey am Styling eines Morgan Sport aus den Dreißigern. Die Firma Triking hat bisher etwa 200 Fahrzeuge produziert, von denen sich zwanzig bis dreißig in Deutschland befinden dürften. Im Laufe der Jahre entstanden in Großbritannien noch einige andere Morgan-Nachbauten. Viele davon mit dem Moto Guzzi-Motor, andere aber auch mit Aggregaten aus der Citroën Ente, der Honda CX 500/650 oder aus der Honda Pan European. Für viele gelten diese Fahrzeuge als Zwitter zwischen Autos und Motorrädern, in Deutschland werden sie rechtlich als Auto

**Es gibt die unterschiedlichsten Threewheeler: Links etwas modernes mit BMW K 100-Technik. Aber es überwiegen die Klassiker mit Moto Guzzi-Antrieb.**

dete eine Firma und baute bis 1952 verschiedene Threewheeler, bei denen hauptsächlich unterschiedliche, britische Motorrad-Motoren (V2 von Blackburne, MAG, Matchless, Jap ...) für den Fahrspaß sorgten. Auch andere Firmen wie BSA produzierten zeitweise ähnliche Gefährte.

In den Siebzigern wollte Tony Divey einen Morgan Threewheeler kaufen, aber Morgan hatte die Produktion längst eingestellt, Divey fand auch nichts Ansprechendes auf dem Gebrauchtmarkt. So beschloss er, Ingenieur bei Lotus, sich selbst ein solches Fahrzeug zu bauen. Hierbei ent-

schied er sich für den V2 aus Mandello del Lario und von Moto Guzzi übernahm er zuerst auch Getriebe, Endantrieb und Hinterrad. Seine Fahrzeuge nannte er Triking. Mit der Zeit verbaute er dann ein Autogetriebe mit Rückwärtsgang. Beim Design orientierte sich Divey am Styling eines Morgan Sport aus den Dreißigern. Die Firma Triking hat bisher etwa 200 Fahrzeuge produziert, von denen sich zwanzig bis dreißig in Deutschland befinden dürften.

Im Laufe der Jahre entstanden in Großbritannien noch einige andere Morgan-Nachbauten. Viele davon mit dem Moto Guzzi-Motor, andere aber auch mit Aggregaten aus der Citroën Ente, der Honda CX 500/650 oder aus der Honda Pan European.

Für viele gelten diese Fahrzeuge als Zwitter zwischen Autos und Motorrädern, in Deutschland werden sie rechtlich als Auto

**Links: Die in Deutschland am verbreitetsten Typen sind JZR (grün), Lomax (blau) und Triking (rot).**

**Rechts: Genauso wie der Lomax basiert der Pembleton auf der Ente von Citroën. Hier mit kleinem Moto Guzzi-Motor, Frontantrieb und innen liegenden Scheibenbremsen.**







***Auch das gibt es: Reserverad und Anhängerkupplung am Dreirad.***

behandelt, haben aber ein paar Besonderheiten: keine Abgasuntersuchungsvorschrift und sie dürfen auch ohne Umweltplakette überall hin. Ob ein Kennzeichen vorne erforderlich ist, wird teilweise unterschiedlich geregelt.

Die meisten dieser dreirädrigen Roadster verfügen wie oben schon beschrieben über einen Heckantrieb.

Es existieren aber auch Modelle mit Frontantrieb wie zum Beispiel der Lomax auf Basis des Citroën 2CV. Mancher Lomax wurde nachträglich mit einem Guzzi-Motor bestückt. Der Boxer aus der Ente ist ja nun kein Leistungswunder. Da stehen knapp 30 PS etwa 480 Kilogramm Fahrzeuggewicht gegenüber. Für den Umbau gibt es sogar ein TÜV-Gutachten, aber mit Leistungsbeschränkung. Die Bremsen sind ja nicht für diese

Extrapower ausgelegt, und auch das Enten-Getriebe hat mit der Drehmomentsteigerung zu kämpfen.

Der klassische Roadster mit drei Rädern besitzt meist weder Türen, Verdeck noch Heizung oder Radio. Das sind puristische Fahrzeuge ohne elektronischen Schnickschnack. Viele werden auch heute noch so in Großbritannien gebaut und sind dort zulassungsfähig. In der restlichen EU ist es schwer,

aktuell noch so ein Fahrzeug neu in den Verkehr zu bringen. Dementsprechend begehrt sind gebrauchte Threewheeler.

Vor ein paar Jahren hat auch Morgan selbst wieder einen Threewheeler ins Programm aufgenommen. Hier wählte man einen amerikanischen S&S-Motor, der dem V2 aus der Harley-Davidson recht



***Ein Triking bietet nur wenig Stauraum hinter der Rückenlehne. Hier hat sich jemand etwas zum Thema Zusatzkofferraum einfallen lassen.***



*Vorne ein JZR mit dem V4-Motor aus der Honda Pan European.*

ähnlich sieht, als Herz aus. Auf dem letztjährigen Treffen war aber weder ein alter noch ein moderner Morgan zu sehen.

2011 kam der neue Morgan Threewheeler auf den Markt. Bei den Ankündigungen war erst noch von 115 PS und knapp 500 Kilogramm die Rede. Bis zum Anlauf der Serienproduktion wurden die Werte auf 83 PS und 525 kg korrigiert. Aufgrund der strengeren Grenzwerte ab 2017 blieben 69 PS und 585 Kilogramm übrig. Aktuell kostet ein neuer Morgan ab 50.000 Euro.

Mein Triking ist mit 86 PS und 370 Kilogramm etwas besser in der Agilität.

Das Fahrgefühl ist sicher je nach Modell unterschiedlich. Ich kann hierzu nur etwas zu meinem Triking sagen. Man sitzt sehr tief, und alles kommt

einem deutlich schneller vor, als der gezeichnete Tacho anzeigt. Das Fahrzeug ist nicht einmal einen Meter hoch. Pedale, Handschaltung und Lenkrad sind wie bei einem normalen Auto zu bedienen, nur im Fußraum geht es eng zu. Der Sitz ist sehr niedrig, die Beine eher flach nach vorne gestreckt. In anderen Autos sitzt man bequemer. Das Ein- und Aussteigen erfordert eine gewisse Gelenkigkeit.

Die Windschutzscheibe ist klein, da be-



*Der Grinnall sieht schon etwas futuristisch aus.*





***Threewheeler als Automatik - Kenner werden den Stirndeckel mit zusätzlicher Ölpumpe dem Convert-Motor zuordnen. In das Getriebe wurde nachträglich ein Rückwärtsgang integriert.***

kommt man einiges ab. Man hört sowohl den Motor als auch das Auspuffgeräusch, und die Vibrationen überträgt der V2 auf das ganze Fahrzeug. Ein Radio wäre nur störend.

Das Fahrzeug ist sehr direkt - das gilt für die Bedienung der Lenkung, die Betätigung der Bremse, die etwas Kraft erfordert, als auch die Federung, die so manche Straßenebenheit nicht verbergen kann. Jede Fahrt mit dem Triking ist ein intensives Erlebnis. Es ist einfach geil, und man sieht nur

***Der JZR (oben) hat vorne breite 15-Zoll-Autoreifen und die Lenkung befindet sich vor dem Motor. Triking vertraut auf schmale 18-Zoll-Räder vom Motorrad und die Lenkung sitzt hinter dem Motor.***



freundliche Gesichter, teilweise winken einem die Fußgänger zu. Man sollte aber auch gesprächsbereit sein. Oft wird man angesprochen, wenn man irgendwo anhält.

So ein Dreirad ist auch ein reines Schönwetterfahrzeug. Es fehlt das Dach, und ein einzelnes Hinterrad kann in Pfützen schon ehermal durch Aquaplaning auf sich aufmerksam machen. Bei Regen sucht man sich dann schon mal eine

Brücke, Tankstelle, Buswartehäuschen oder ähnliches, um den Schauer abzuwarten.

Zum Threewheeler bin ich eher zufällig gekommen: Der Traum von einem Ferrari war eh nicht zu realisieren, und nachdem mir ein Lancia Delta Integrale die Haare vom Kopf gefressen hatte, war der Wunsch nach einem italienischen Auto auch nicht mehr so groß. Durch eine Anzeige in der Oldtimer Markt kam das Thema Three-



***Ein alter Morgan mit Blackburne-Motor.***

wheeler in den Blickpunkt. Der dort inserierte Lomax konnte mich dann aber doch nicht überzeugen. Ich erfuhr in dem Zusammenhang aber von dem bevorstehenden Threewheeler-Treffen in Sinsheim und nutzte damals die Gelegenheit, mir dort die unterschiedlichen Konstruktionen mal genauer anzuschauen. Schnell wusste ich, was mir am besten gefiel: Ein Triking mit Rundmotor. Und wie der Zufall es wollte, war genau so ein Fahrzeug damals im Angebot - eins. Da hat man wenig Verhandlungsspielraum. Entweder man akzeptiert den Preis oder jemand anders kauft das Fahrzeug. In Deutschland am häufigsten vertreten sind wohl Lomax und Morgan. Danach kommen JZR und Triking. Die Lomäxe wurden meist als Kits zum Selbstaufbau verkauft. JZR und Triking konnte man als Kit erwerben,

oder die Fahrzeuge wurden im Kundenauftrag nach Bestellung produziert, was mit ein Grund dafür ist, dass jeder Threewheeler ein wenig anders und individuell ist.

Das Threewheeler-Treffen findet jedes Jahr im September an einem anderen Ort statt. Die Anzahl der teilnehmenden Fahrzeuge ist mit zwanzig bis dreißig überschaubar. Es gibt sozusagen einen harten Kern,

der fast jedes Mal dabei ist, und andere Teilnehmer, die unregelmäßig zum Treffen kommen.

Das 28. Threewheeler-Treffen findet im benachbarten Ausland statt: Es geht in die Niederlande nach Deventer. Dort ist vom 4. bis 6. September das Postillion Hotel das Ziel der Dreiradfans. Es gibt aber auch noch andere Threewheeler-Treffen in Deutschland und den Nachbarländern. Umfassende Informationen zu diesem Treffen und dem Thema Threewheeler findet man im Internet unter anderem auf den Seiten [www.guzzikom.eu](http://www.guzzikom.eu) und [www.threewheeler.de](http://www.threewheeler.de).

***Der neue Morgan mit amerikanischem S&S-Motor.***

