

TRIUMPH



3072 Ostermundigen
HESS MOTORRAD AG
TRIUMPH BERN
Tägetlistrasse 16
Tel. 031 931 88 52
Fax 031 931 73 24
www.hessmoto.ch
info@hessmoto.ch

4937 Ursenbach
2-RAD BÄRTSCHI
Dorf 33
Tel. 062 965 04 34
Fax 062 965 04 41
Natel 079 506 04 91
st.baertschi@bluewin.ch

8460 Marthalen
MÄGE MOTOS
Markus Nägeli
Gewerbe Seeben
Tel. 052 319 21 01
Fax 052 319 29 11
www.maegemotos.ch
maegemotos@bluewin.ch

3232 Ins
MEYER-MOTOS
Marxmattweg 15
Tel. 032 313 13 12
Fax 032 313 35 49
www.meyermotos.ch
info@meyermotos.ch

5610 Wohlen
MOTORIA
St. Nauer + R. Knecht
Schützenmattweg 38
Tel. 056 621 15 51
Fax 056 621 15 70
www.motoria.ch
info@motoria.ch

8733 Eschenbach
HAFNER'S BRITISH BIKES
Triumph Exklusiv + Classic
Vermietung, Bekleidung
Churzhaslen 3
Tel. 055 282 10 65
Fax 055 282 44 65
www.hafners.ch
info@hafners.ch

3257 Grossaffoltern
ERNST UHLMANN AG
Dorfstrasse 49
Tel. 032 389 20 45
Fax 032 389 20 74
www.triumph-city.ch
info@triumph-city.ch

8005 Zürich
ERNE'S EUROMOTOS
TRIUMPH ZÜRICH
Bekleidung + Accessoires
Sihlquai 67
Tel. 044 272 77 72
Fax 044 272 82 83
www.ernes.ch
info@ernes.ch

9443 Widnau
STÄDLER ZWEIRAD SHOP
Döpoldsauerstrasse 13
Tel. 071 722 25 15
Fax 071 722 75 44
www.staedler.ch
info@staedler.ch

3713 Reichenbach
RYTER ZWEIRADCENTER
Frutigenstrasse 89 A
Tel. 033 676 24 48
Fax 033 676 15 74
www.ryter-moto.ch
info@ryter-moto.ch

8181 Höri
MOTO 91 AG Denis Birrer
Triumph Züri-Land
Vermietung, Bekleidung
Grabackerstrasse 1
Tel. 044 862 11 91
Fax 044 860 29 33
www.moto91.ch
info@moto91.ch

9500 Wil
DANEFFEL MOTOS
Konstanzerstrasse 73
Tel. 071 911 16 81
Fax 071 911 56 91
www.daneffel.ch
daneffel@tbwil.ch

4413 Büren b. Liestal
WALTER VON ALLMEN MOTOS
Höfmatt 4
Tel. 061 911 02 00
Fax 061 913 92 91
www.vonallmen-motos.ch
wva@vtxmail.ch

Zum Jubiläum war Schluss

Douglas Vor 50 Jahren feierte Douglas das 50-Jahr-Jubiläum britisch originell: Man gab den Motorradbau auf! Doch das kümmert Kaspar Ryser nicht. Seine drei Bikes von Douglas laufen auch zum 100. Marken-Geburtstag immer noch einwandfrei.

Text und Bilder: Daniel Riesen

Dieses Mal ist Papa nicht schuld. Wenn einer vom Töf-Virus angesteckt wird, ist sonst ja oft der Vater Träger des Erregers. Bei Kaspar Ryser hingegen wars die Schwester. Respektive zwei ihrer Freunde. Der eine fuhr eine BSA Rocket III, als die noch nicht als Oldie galt. Teenager «Chäschpu» war verständlicherweise beeindruckt. Später, Ryser war längst aktiver Motorradfahrer, hatte die Schwester einen Partner mit Kontakten in die Veteranen-Szene. Kaspar Ryser landete in der riesigen Sammlung von Jo Hilti und suchte sich eine Douglas EW600 aus.

Genau dort er seine Wahl, sie liegt ein gutes Vierteljahrhundert zurück, nicht erklären. Douglas war ihm damals kein Begriff. «Ich habe aber sofort gesehen, dass der längs liegende Boxer eine Rarität ist.» Douglas war seit den ersten Bikes im Jahr 1907 ein Spezialist für längs liegende Zweizylinder-Boxer, mit Hubräumen zwischen 293 und 746 cm³ (siehe Kasten Seite 23).

Zwei weitere Douglas sind im Laufe der Jahre hinzugekommen. Zuerst fand Ryser in Deutschland eine betagte Maschine. Ein Bike mit Felgenbremse und getriebelem Riemenantrieb aus der Frühzeit des Motorradbaus. Ryser datiert die seitengesteuerte 350er auf 1913. Er räumt ein, dass diese nur «anhält», nicht bremst... Moral von der Gschicht: Mit seriösem Auftreten lässt sich ein MFK-Prüfer überzeugen, dass so viel Verzögerung genügt.

Schalten mit Kraft

Mehr Zufall denn Plan war Ryasers dritte Errungenschaft. «Douglas sind eher eine am März in Gränichen sichtete. Es war klar, dass ich die an Land ziehen musste.» Seine Nummer 3 ist eine TT500, ein Rennmotorrad von 1925 mit oben gesteuertem Boxer.

Der Rundbahn-Racer ist, wenig überraschend, ein anspruchsvolles Bike. Im Originalzustand fehlte eine Kupplung, geschaltet wurde im Brachi-



almodus. Das war Kaspar Ryser irgendwann mal zu anstrengend. Jetzt fährt er die TT mit Norton-Getriebe inklusive Kupplung. Ein Alltags-Rad zum Gipfelholen ist sie trotzdem nicht: «Im zweiten Gang anrennen, dann in den vierten schalten und laufen lassen», so Ryasers Rezept. Trotz schwieriger

Manieren gibts fürs Rennerle ab und zu Auslauf. Zweimal nahm Ryser damit am GP von Bern teil, einmal am GP Mutschellen. Stets war die Fahrerei heikel, bis man herausfand, dass der Motor mit seiner für damalige Verhältnisse astronomisch hohen Verdichtung von 10,5:1 für den Betrieb mit Alkohol

ausgelegt war. «Wir haben auf 8,25:1 reduziert, jetzt läuft.»

Nicht für die Strasse zugelassene Oldies können zudem an speziellen Anlässen der FAM (Freunde alter Motorräder) von der Leine gelassen werden, auf Flugplätzen beispielsweise. «Es wird für uns aber zusehends schwierig,

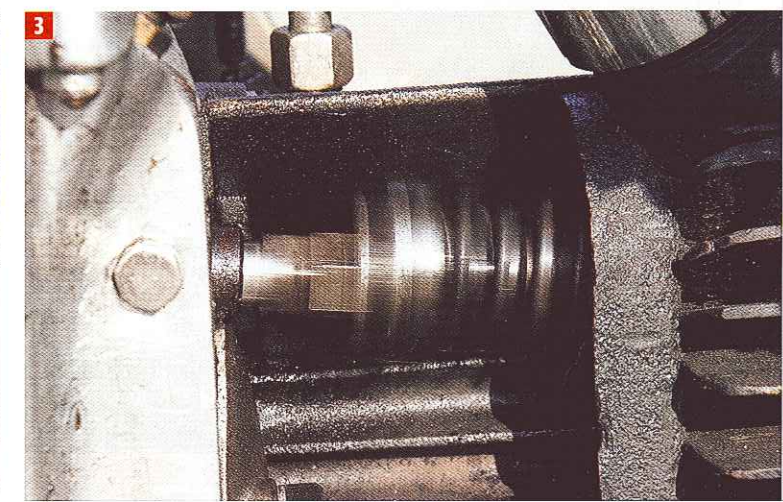
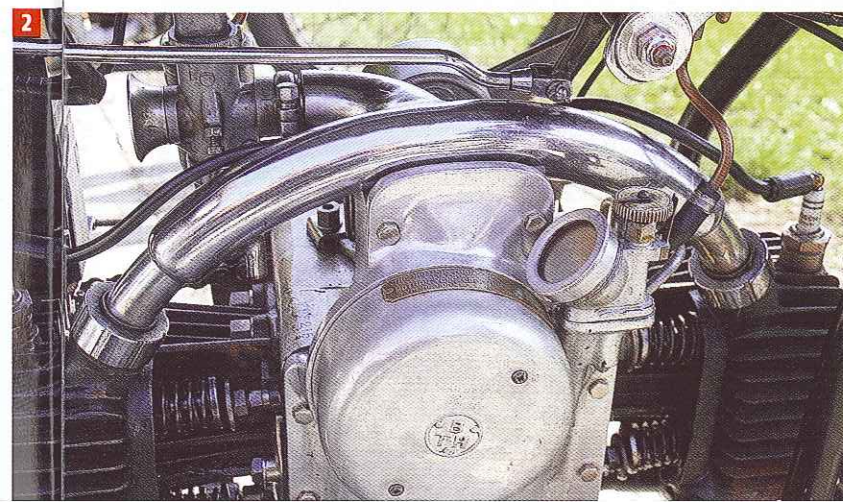
dafür geeignete Standorte zu finden», so FAM-Vorstandsmitglied Ryser, «der Sound macht Probleme.»

Auf Unverständnis stossen die Veteranen-Fahrer auch im Strassenverkehr. «Da zeigt dir schon mal einer den Vogel oder hält sich die Nase zu.» Zugegeben, proper wie ein Elektromobil laufen

1 Der zuverlässige «flat twin» erlaubt eine niedrige Maschine. Mit der EW600 von 1929 ist Kaspar Ryser oft ansaugewege, da vereist schon hier und da der Vergaser.

2 Lange Ansaugwege, da vereist schon hier und da der Vergaser.

3 Technik sichtbar gemacht: Ventildynamik am seitengesteuerten Boxer.



auch Rysers Douglas nicht. Für die 29er-Strassenmaschine haben sich sieben Tropfen Öl pro Minute, im Schauglas kontrolliert, als gut erwiesen. «Das ist etwas viel, aber wenigstens ist alles geschmiert», schmunzelt Chäschnu, also auch die offenen Ventile und über eine kleine Düse die Kette.

Mit Sehnsucht in den Winter

Kaspar Ryser ist ein Vielfahrer, der das Schrauben gerne in die kalte Jahreszeit verlegt. Den Winter mag er nicht über alle Massen, auch wenn er Ski fährt und an der Grenze zum Berner Oberland – in Amsoldingen – lebt. Immerhin, der Winter ist auch die Zeit der Oldtimer-Märkte. «Ich geh auch hin, wenn ich nichts brauche», lacht Ryser. Im Feb-

ruar fährt er wie so viele gen Mailand, nach Novegro, bald darauf gibts die FAM-Generalversammlung, dann beginne wieder die Töffsaison, schildert er den Jahresablauf: «We d' Täg wieder länge, de byni ou wieder zwäg», berndeutscht der an den Thunersee ausgewanderte Oberaargauer.

Wer Rysers urchige Lederkutte bestaunt, wird über die grosse Guzzi-Plakette staunen. So stolz er auf seine Bikes von Douglas ist, er ist auch offen für andere. Eben primär für Moto Guzzi. Zum Spass pflegt er eine V7 aus den 70er-Jahren, für längere Touren greift er zu einer modernen California Stone. Auch eine LeMans gehörte einst in die Sammlung, doch die Sitzposition war ihm zu anstrengend. Noch schneller

stiess er eine Motosacoche wieder ab. Das sei in jeder Beziehung ein «Ruech» gewesen.

Bis vor wenigen Jahren war Frau Irene als Beifahrerin dabei, auch in mehreren Seitenwagen. Nur kurze Zeit tat eine Cali II mit links laufendem Seitenwagen Dienst. «Da bin ich fast im Gegenverkehr, das kannst du mit mir nicht machen», war die Meinung der Gattin schon nach der ersten Fahrt gemacht. Dann versuchten die Rysers mit der V7 und einem Rechtsläufer, doch seine Angewohnheit, Rechtskurven dauernd auf zwei Rädern zu absolvieren, kam ebenfalls nicht gut an.

Das Leben als Rücksitz-Sozia gefiel Irene hingegen so gut, dass sie oft einnickte. Das wiederum gefiel dem Mann vorne nicht. So machte Irene vor vier Jahren selber das «Töff-Billet». Heute pilotiert sie wahlweise eine aktuelle 750er Moto Guzzi Brevia oder eine flammend rote GTS von 1938.

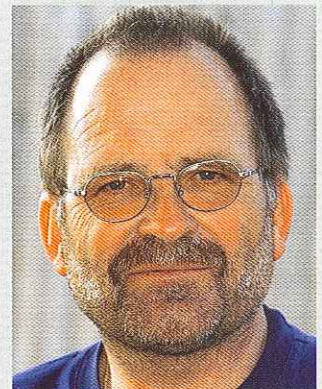
Eine fehlt noch

Doch zurück zu Douglas: Auch wenn aller guten Dinge drei sind, ein viertes Bike steht noch auf Rysers Wunschzettel. Schliesslich begannen die Briten in den 30er-Jahren, quer stehende Boxer (mit längs liegender Kurbelwelle also) zu bauen. Eine «Endeavour» (30er Jahre) oder eine modern gestylte Nachkriegsmaschine, eine «Dragonfly», würde die Sammlung hübsch abrunden.

Die Schwester übrigens, die eigentlich an allem schuld ist, heisst Käthi Amstutz und ist Präsidentin der Freunde alter Motorräder.

STECKBRIEF

Kaspar Ryser



Wohnort Amsoldingen.

Geboren 23. Februar 1955.

Zivilstand verheiratet mit Irene; drei erwachsene Kinder.

Beruf Gemeindefschreiber.

Lieblingsfarbe Guzzi-Rot.

Hobbys Töff fahren im Sommer, schrauben im Winter und nicht ständig «hüdele» (deutsch: putzen).

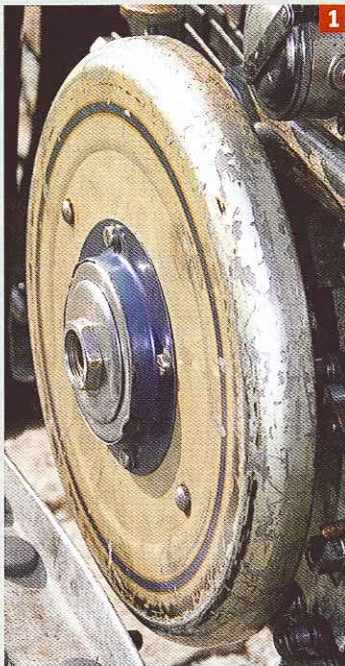
Unfälle Einer, 1977. Wurde abgeschossen. «Ich fahre nie mehr», schwor er sich und kaufte noch an Krücken sein nächstes Bike.

Autos Saab Kombi. Führt seit 30 Jahren die schwedische Marke.

Bikes von Douglas, 1907 bis 1957

Die Geschicke der Douglas-Motorräder verlaufen wie die zahlreicher Motorradhersteller des 20. Jahrhunderts. Die Firma, eine Giesserei, begann 1907 mit dem Bau von Motorrädern. Schon eines der ersten Bikes wurde von einem in Fahrtrichtung eingebauten Zweizylinder-Boxer mit 293 cm³ Hubraum angetrieben.

Diese Motorenkonfiguration wurde zum Markenzeichen von Douglas, auch wenn andere ebenfalls solche Motoren verwendeten, darunter Puch, Raleigh und kurz auch Harley-Davidson. Die in Bristol heimische Firma baute vor dem Ersten Weltkrieg einen wassergekühlten 964er-Boxer für Kleinautos, der auch in einem Bike von Williamson zum Einsatz kam. Zum Standard wurde dann der seitengesteuerte 350er-Boxer. Im Ersten Weltkrieg konnte Douglas zahlreiche Maschinen an die Armee liefern. Auch danach galten die Motoren als sehr zuverlässig, während die Rahmen eher etwas knapp dimensioniert waren. Dennoch reichte es der Firma in den 20er-Jahren zu sportlichen Erfolgen. In den 30er-Jahren verblasste der Ruf. Von der 1934 vorgestellten «Endeavour», der ersten Douglas mit quer eingebautem Boxer, wurden angeblich nur rund hundert Stück gebaut. Den Zweiten Weltkrieg überdauerte Douglas mit dem Bau von Flugmotoren. Danach baute man wieder Motorräder, kämpfte mit finanziellen Schwierigkeiten und begann 1949 mit dem Import von Vespa. 1957 erschien mit der schick gestylten «Dragonfly» die letzte Douglas. *dr*



1 Die zwei Kupplungsscheiben der EW600 stecken im Schwungrad.

2 Felgenbremsen: «Die Douglas brems nicht, sondern hält an.»

3 Den Daumen am Gashebel, den Zeigefinger an der Luftdosierung: Veteranen-Fahrer sind echte Virtuosen.